MATERIALE PER CAPOTE

TRADE **NEVERLEEK** MARK

SOLI FABBRICANTI

F. S. CARR COMPANY

DETROIT, MICH. - **BOSTON** - FRAMINGHAM, MASS.
NEW-YORK - ATLANTA - ST. LOUIS

Il tessuto della Capote è fra le parti della carrozzeria maggiormente soggette a logorìo e deterioramento. Perchè possa offrire serie garanzie di buon servizio in condizioni estetiche e di impermeabilità perfette, occorre che esso possieda anzitutto la prerogativa dell'inalterabilità e che sia di facile manutenzione. Le più quotate Case fabbricanti di Automobili del mondo hanno perciò definitivamente adottato il NEVERLEEK non solo per il carattere di distinzione ed eleganza che esso conferisce alle loro vetture, ma altresì perchè corrisponde ampiamente a queste esigenze.

AMERICAN
ANSALDO
AUREA
BELL
BIANCHI
BOUR DAVIS
CEIRANO
CHANDLER
CHALMES
CLEVELAND
COLUMBIA

COMET
CRAWFORD
CUNNINGHAM
DELAGE
DIATTO
DIXIE FLYER
DORRIS
DUPONT
ELGIN
FERRIS
F. I. A. T.

FRANKLIN
GARDNER
GRANT
H. C. S.
HARROON
HATFIELD
HAYNES
HOLMES
HUPP
ITALA
JORDAN

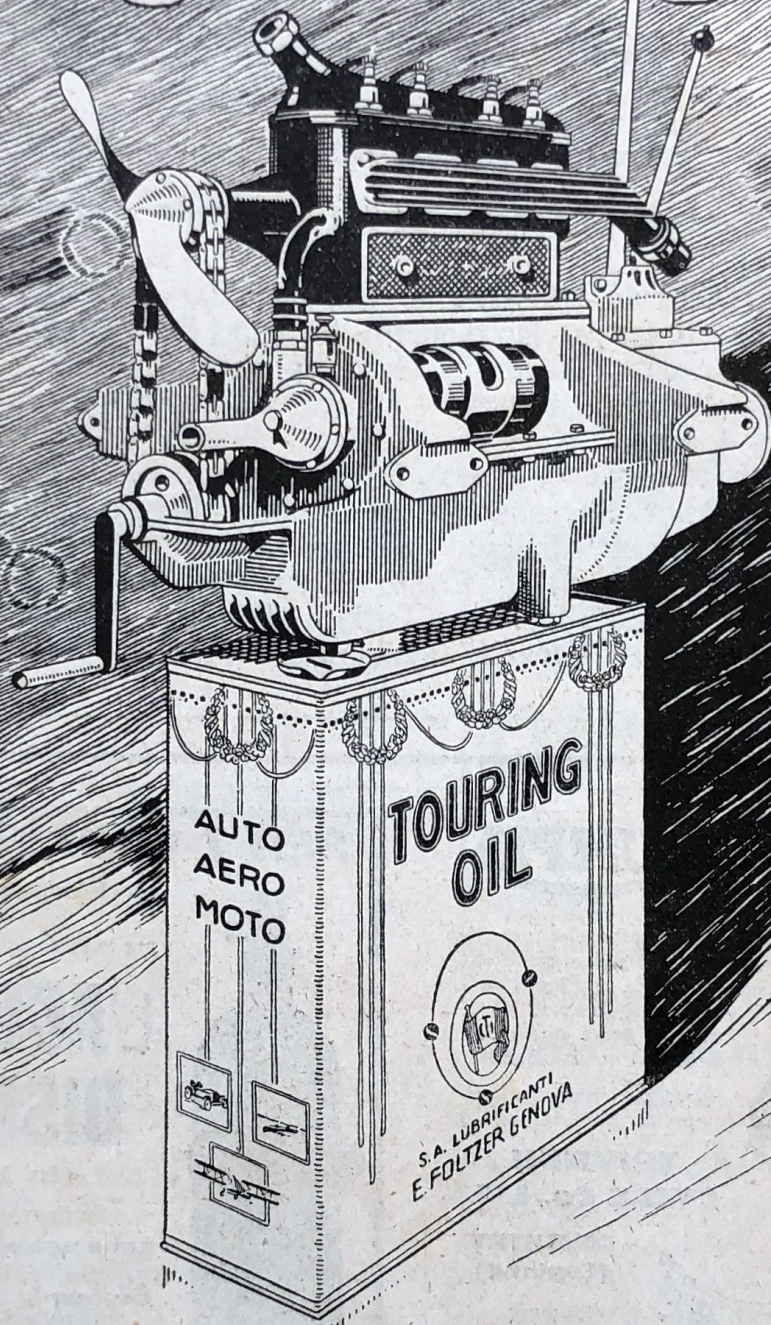
KING
KLINE
LEXINGTON
LIBERTY
Mc FARLAN
MAIBOHM
MARMON
MAXWELL
MERCER
MILBURN
MITCHELL

MOON
NATIONAL
PAIGE
PARENTI
PEERLESS
PEUGEOT (Torino)
PIEDMONT
PREMIER
PREMOCAR
ROAMER
ROLLS ROYCE, U.S.A.

SAXON
S. C. A. T.
S. P. A.
STANDARD
STANLEY
STEPHENS
STUDEBAKER
STUTZ
TEMPLAR
VELIE
WESTCOTT

La marca di fabbrica depositata NEVERLEEK è impressa internamente su ogni due Yarde di tessuto a titolo di garanzia per il compratore.

PAOLO CASALOTTO

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA - **TORINO** - Via Principi d'Acaia, 20

"L' OLIO CLASSICO PER AVTOMOBILI"

S.A. LUBRIFICANTI

E. FOLTZER · GENOVA

AGENZIE e DEPOSITI: Ancona - Bari - Biella - Bologna - Bolzano - Brescia - Cagliari - Catania - Ferrara - Firenze - Fiume - Forlì - Isolaliri - Livorno - Milano - Mondovì - Napoli - Oleggio - Omegna - Palermo - Pisa - Reggio E. - Roma - Venezia - Verona - Torino - Trieste - Tripoli.

PNEUS DUNLOP

I MIGLIORI MOTOCICLI

ESPORTAZIONE

3 1/2 HP turismo e "Raid„
3 1/2 HP 2 Cilindri
8/10 HP sciolta e con Side-Car

LE BICICLETTE PIÙ RICERCATE

STABILIMENTI
"FRERA„ - TRADATE

da Turismo
da Corsa, ed
Extra Lusso "Mod. 47„

PURICELLI
STRADE E CAVE -- MILANO

NH 1922

MARMELLATE

DELLA SOCIETÀ LIGURE LOMBARDA
PER LA RAFFINAZIONE DEGLI ZUCCHERI

GENOVA
Corso
Andrea Podestà, 2

Preparate esclusivamente con frutta fresca e zucchero puro

L'alimento più indicato per escursionisti, sportsmen e turisti

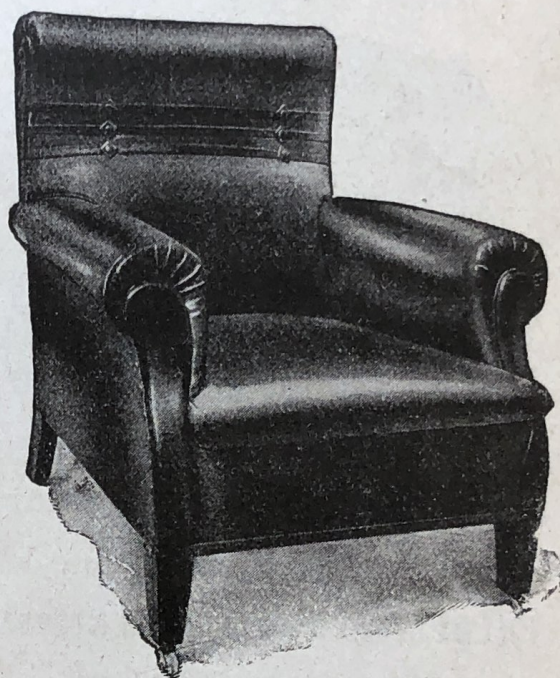
BINOCOLI PRISMATICI D'OGNI TIPO

"La Filotecnica,, Ing. A. Salmoiraghi - Milano

CATALOGO A RICHIESTA

MAGAZZINI DI VENDITA: MILANO - Galleria V. E. (Ottagono)
ROMA . - Piazza Venezia, 12 ---

POLTRONA "FRAU"

(MARCA DEPOSITATA)

TORINO

VIA PALAZZO CITTÀ, 6 bis

CIOCCOLATO "LA PERUGINA"

Anno XXVIII. SOMMARIO del Fascicolo di Agosto 1922. N. 8

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Direttore Gen. del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Abbonamento annuale alla Rivista		ITALIA e COLONIE	ESTERO	Un numero separato L. 1.80
	Per i Soci del T. C. I.	L. 12.10	L. 20.10	
	Per i non Soci	» 18.10	» 26.10	

Per le condizioni speciali di abbonamento nel secondo semestre vedi alla rubrica «Vita del Touring».

Anno XXVIII - N. 8 | Agosto 1922

ALLA CONQUISTA DEI DUECENTOMILA SOCI

Avanti, avanti, via!

Consoci!

Quando ci contammo, alla fine del 1921, eravamo 162.000 Soci del Touring. Trascorso il primo semestre del 1922, il diagramma della situazione sociale segnava 181.628 Soci in regola con i pagamenti: numero superiore al massimo raggiunto tre anni addietro, quando la quota era ancora di sei lire e la Rivista Mensile si distribuiva gratis a tutti i Soci.

Per la fine di quest'anno dobbiamo arrivare ai 200.000.

***

Ci **dobbiamo** *arrivare, per molte ragioni. Innanzi tutto, per quello che il Touring è nel nostro paese, per la funzione che adempie tra gli Italiani. Far conoscere la nostra terra a connazionali e stranieri; rivelare e illustrare la sua natura, la sua arte, il suo lavoro; dare impulso a tutte le attività che tendono ad avvicinare regione a regione, a moltiplicarne i rapporti vicendevoli per il bene di ciascuna e di tutte; promuovere tutti i mezzi per cui il flusso della circolazione scorra sempre più rapido e gagliardo lungo le mille arterie della patria: tutto questo vuol dire assolvere un grande compito di altissimo valore educativo e di immensa portata pratica.*

Il Sodalizio che per questo compito vive e lavora è e deve essere una potenza profondamente benefica per l'Italia d'oggi e per l'Italia di domani: a questo Sodalizio — che è il Touring — tutti gl'Italiani, senza distinzione di parte nè di fede, possono e debbono dare il loro piccolo contributo di collaborazione, affinchè ogni giorno più prosperi e progredisca.

Dobbiamo *arrivare ai duecentomila Soci* ed oltre, *per tutto quello che il Touring ha fatto dalla fondazione ad oggi. L'operoso passato legittima la fiducia nel grande avvenire. Da quella lontana sera in cui, or sono ventotto anni, un manipolo di coraggiosi gettò le basi del Sodalizio, fino a questo momento, è una successione ininterrotta e infaticabile di iniziative ardite e di esecuzioni pazienti, di generose promesse e di onesti adempimenti, di buone battaglie e di belle vittorie. Dai piccoli profili stradali ai ricchi volumi della* Guida d'Italia, *dalle modeste carte regionali alla grande* Carta d'Italia *e al grande* Atlante Internazionale, *dalle edizioni di poche migliaia di copie alle imponenti tirature di duecentomila, dal manualetto pel cantoniere alla vasta organizzazione pel miglioramento delle strade italiane, dalla primitiva segreteria al complesso meccanismo che dà propulsione a tutte le attività del turismo nazionale, è un crescendo imponente, è un progresso sempre rinnovantesi, è una somma maestosa di risultati concreti. Ogni Socio può misurare l'ascensione del Sodalizio dal moltiplicarsi dei frutti che ne ritrae. Proprio quest'anno, al massimo incremento corrisponde il massimo rendimento. I Soci del 1922 ricevono infatti,* per la loro quota di dieci lire, i seguenti doni che ne moltiplicano almeno cinque volte il valore:

1° - Un volume della Guida d'Italia: « **Firenze, Siena, Perugia, Assisi** », *di oltre quattrocento pagine, con molte carte topografiche, piani di edifici, e solida rilegatura;*

2° - L'**Annuario Generale,** *che rivede la luce nell'edizione 1922 dopo sette anni di sospensione, completamente rinnovato, di oltre mille pagine fitte di innumerevoli e preziose notizie: una vera enciclopedia turistica;*

3° - Un fascicolo del grande **Atlante Stradale** al 300.000, *di otto belle e nitide carte topografiche, compagne fedeli e preziose di chiunque — turista o no — viaggi in Italia.*

* * *

Dobbiamo arrivare ai duecentomila Soci **entro quest'anno.**

Perchè se il lavoro compiuto è grande, quello che resta a compiere è ancora più grande. Il campo d'azione del Touring si allarga sempre più. Occorrono nuovi mezzi e nuove forze. Cioè, innanzi tutto, nuovi Soci. Il Touring è una imponente compagine di uomini, ciascuno dei quali porta il suo piccolo ma necessario contributo di entusiasmo, di attività e di danaro. Per la grande opera comune nessuno è troppo in alto (a cominciare dal Re, Socio vitalizio), e nessuno è troppo umile, nemmeno il bimbo che apre gli occhi alla vita e a cui il padrino regala la tessera del Touring come dono battesimale di buon augurio.

Se il numero dei Soci si raddoppia, la potenzialità del Sodalizio si moltiplica. Per tutti e per ciascuno. Non bisogna perdere nemmeno un giorno: prima che l'anno finisca, dobbiamo aver toccato i duecentomila. *Ai veterani del Touring, che dalle sue origini ne hanno accompagnato i passi col loro fedele amore e con la loro instancabile propaganda; alle giovani reclute, che gli infondono ogni giorno un palpito nuovo di operoso entusiasmo; a chi vive là dove il moto ferve più intenso e più copiosi appaiono i benefici del Sodalizio; a chi vive là dove il moto ritarda e dove il Touring può recarne l'impulso; agli Italiani sparsi pel mondo, a cui la voce del Touring è la voce della Patria lontana: a tutti rivolgiamo questo caldo e forte appello.*

Tutti all'opera! Procuri ciascuno almeno un Socio nuovo! (1)

Tutti all'opera, e subito! Prima che l'anno finisca, i duecentomila Soci devono essere raggiunti e superati!

Tutti all'opera, con energia e con fede! Col 1923 dobbiamo iniziare il cammino verso i trecentomila, verso nuovi lavori e nuovi progressi, per il Touring e per l'Italia!

LA DIREZIONE GENERALE.

---

(1) Si ricorda che la quota di associazione è per i *Soci annuali* L. 10,10 (Estero L. 12,10) più tassa di ingresso di L. 2; per i *quinquennali* L. 50,10 (Estero 60,10) più tassa come sopra. Per l'associazione *Vitalizia* (che è la più conveniente) versare L. 150,20 (Estero 175,20).

MATERIALE DA COSTRUZIONE [1]

In una calda giornata del luglio scorso la piccola limosina, coperta di polvere e in assetto di lungo viaggio, mi depose alla mia abitazione e fu condotta in rimessa.

Quest'ultima corsa da Firenze a Milano era l'epilogo del mio quarto e finalmente ultimo viaggio d'auto per la descrizione stradale dell'Italia Centrale per la *Guida*, cosicchè raccogliendo le mie carte, mi dissi mentalmente con soddisfazione che credo legittima: anche per questa volta è finita!

La *Guida del Touring* -- i Soci che ne seguono da nove anni il metodico progresso lo sanno — si costruisce volume per volume, saldando l'uno con l'altro materiali diversissimi, nè più nè meno che se si trattasse di erigere un fabbricato.

OLIVI PRESSO TIVOLI (*di F. Weigand*).
L'olivo è uno dei più poetici ornamenti del paesaggio italico. Ogni tronco ha una forma propria, quasi volontaria: sembra un'anima in pena abbarbicata al suolo ingrato che ama, avvolta in un mantello argenteo da cui effonde nelle brezze il bisbiglio della natura.

E come per un palazzo si crea un disegno, lo si sviluppa in un progetto di dettaglio, si raccoglie poi quanto occorre — mattoni e pietre e ferro e legno e marmi — e tutto si riunisce in prestabilite linee, in proporzioni fissate e si sovrappone e si cementa ogni parte e coll'intonaco e la decorazione ed i colori si fonde tutto in armonico insieme, così, per la *Guida del Touring*, alla concezione originale è seguita, per ogni regione descritta, un'opera paziente di ripartizione di lavori, di studi indefessi per ogni trattazione speciale, per la raccolta, l'esame, la selezione, il controllo di infinite notizie e poi di riunione, di accordo e fusione, da cui esce la sintesi che i Soci ricevono una e semplice nell'aspetto, liscia e scorrevole, coll'apparenza di cosa venuta di getto. In realtà è quintessenza di una distillazione faticosa e delicata, anzi, — se mi è permesso di spingere più oltre il paragone e di precisare, — di una distillazione contenuta fra i limiti di due temperature, una alta ed una bassa, per disperdere prima di raccoglierlo tutto ciò che disturba la oggettività più severa, per abbandonare quanto potrebbe dare inutile pesantezza.

Tra questi materiali per la costruzione della *Guida*, uno che non è il più comodo da mettere insieme perchè non viene da una cava sola ma si trova sparso in tutto quanto il paese e bisogna cercarvelo dove si trova disseminato, è la descrizione stradale, la descrizione panoramica, quella dell'interesse nullo o mediocre o grande o eccezionale che un itinerario offre in confronto di altri. Consigliare o sconsigliare una strada al turista e dirne il perchè, è materia sottile e, come ben si capisce, di responsabilità.

E non c'è — l'esperienza lo prova — che un mezzo, un mezzo solo per raggiungere il

---

(1) Le illustrazioni molto interessanti e curiose di questo scritto, gentilmente fornite dal Dott. A. Bertarelli, e prese da vecchie stampe della sua collezione, mostrano cose e paesaggi che s'incontrano lungo strada in viaggi come quello di cui si fa cenno nell'articolo, interpretati da occhi d'artisti. È questo il loro grande valore suggestivo, anzi educativo. Ciascun turista può vedere così le cose e i paesaggi come sono adesso, purchè con un lieve sforzo di fantasia li rivesta dei ricordi della storia e sappia penetrare con un po' di riflessione le bellezze dei colori, i misteri delle ombre, le sfumature delle lontananze: la natura risponde e parla all'uomo quando mente e cuore l'interrogano.

difficile scopo: percorrere le strade, tutte quante le strade, con l'occhio intento, la mente tesa al confronto, per dedurne e fissarne prontamente un netto e conclusivo giudizio.

⁂

I Soci conoscono il metodo che ho esperimentato per « Piemonte, Lombardia e Canton Ticino » e seguito poi inflessibilmente per tutte le altre Guide: metodo nuovo e non mai applicato finora, originale pel mezzo moderno di trasporto, perfettamente rispondente al bisogno, poichè nulla permette la descrizione succosa e fotografica di una strada quanto una corsa in auto, nulla è più sicuro poichè l'itinerario si vede passo passo, nulla è più sinceramente e durevolmente espresso poichè la impressione topica è senz'altro dettata al segretario, chiuso come me, nelle ampie vetrate della limosina e che, mentre io sfoglio le carte e indago i dintorni e l'orizzonte, scrive rapidamente ciò che gli detto, e magari amichevolmente suggerisce aggiunte, modifiche e ritocchi alle mie aggettivazioni.

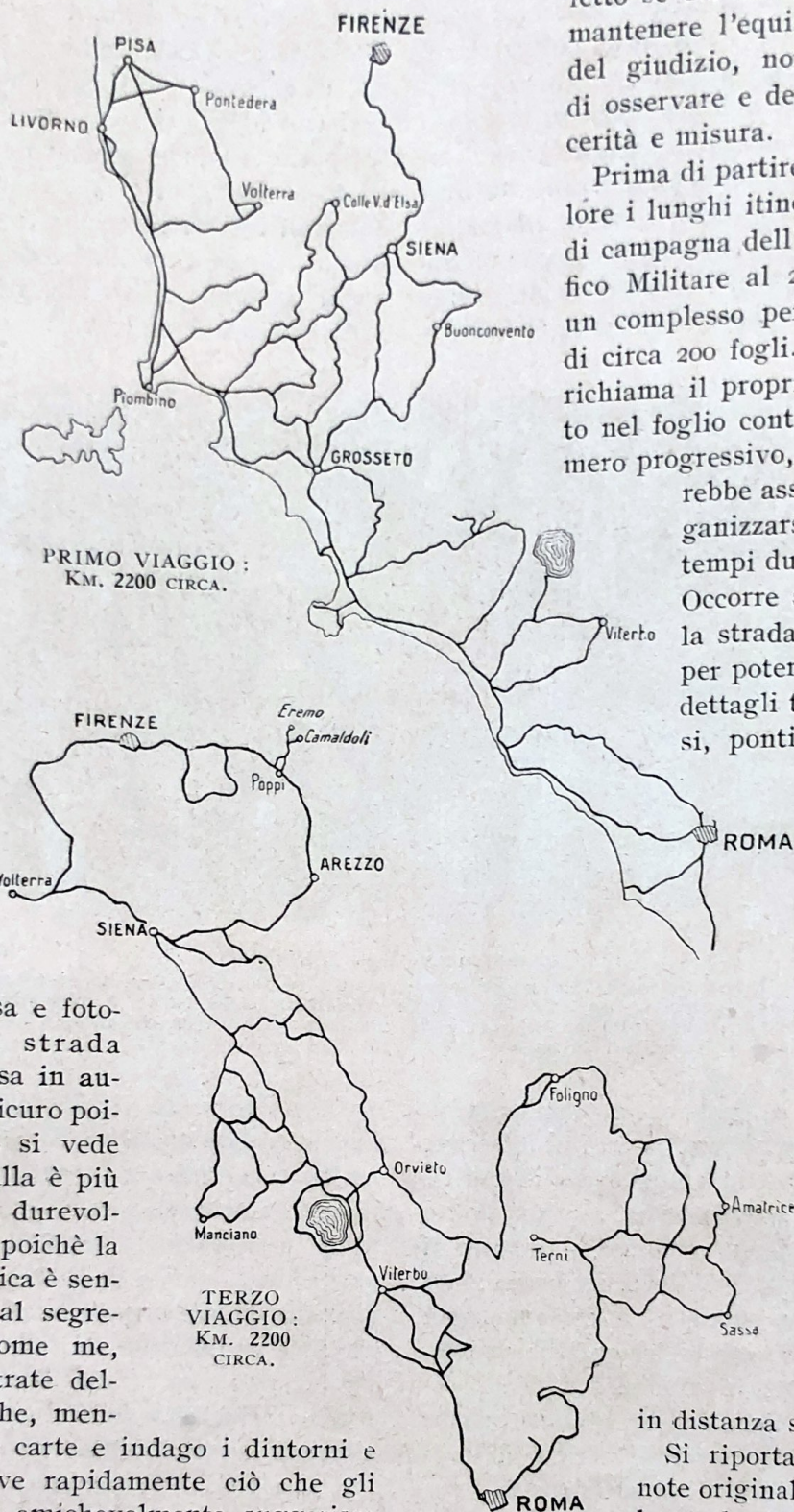
Questo « diario topografico » ritrae una inarrivabile freschezza non tanto dalla più o meno grande abilità con cui può essere letterariamente composto, quanto dalla sua natura stessa di sgorgare dai luoghi che lo ispirano: potrei perciò chiamarlo uno « scritto cinematografico ». Sarebbe idealmente perfetto se chi detta sapesse sempre mantenere l'equilibrio e il garbo del giudizio, non stancarsi mai di osservare e descrivere con sincerità e misura.

PRIMO VIAGGIO: KM. 2200 CIRCA.

TERZO VIAGGIO: KM. 2200 CIRCA.

Prima di partire mi segno in colore i lunghi itinerari sulle levate di campagna dell'Istituto Geografico Militare al 25 ed al 50.000: un complesso pei quattro viaggi di circa 200 fogli. Ogni itinerario richiama il proprio prolungamento nel foglio contiguo con un numero progressivo, senza di che sarebbe assai difficile di organizzarsi senza perditempi durante il viaggio. Occorre sempre seguire la strada su questi fogli per poter dare il nome ai dettagli topografici: paesi, ponti, casali, acque, ecc. Una carta a più piccola scala (il 250.000 del T. C. I. riunito a fogli su tela) è pure tenuta sott'occhio per denominare con sicurezza, coll'aiuto di una buona bussola a mano, i nomi di vette lontane, o di gruppetti di monti o di grandi abitati che appaiano in distanza sulle eminenze.

Si riportano così a casa note originali di positivo valore, che costituiscono una solida ossatura alla descrizione stradale.

Questo lavoro è simpatico ma pesante: in fine di giornata non si è tanto stanchi del viaggio quanto dello sforzo di osservare, di coordinare e formulare impressioni definitive che poi passeranno tal quali sotto l'occhio

linceo di 200.000 lettori, di cui ciascuno sarà senza dubbio critico competente per molti e molti luoghi. Occorre che la *Guida del Touring* esca con scalfitture minime da questo vaglio. D'altronde ben vengano i cruscanti del verbo turistico così evangelizzato: essi rappresentano un mezzo di infallibile e desiderato miglioramento per le edizioni successive della *Guida*.

SECONDO VIAGGIO: KM. 2600 CIRCA.

I viaggi vanno compiuti nella buona stagione per aver bel tempo e giornate lunghe. Il tempo par sempre troppo breve alla bisogna: non basta l'attenzione sostenuta da mattina a sera, ma dopo la colezione e dopo il pranzo occorre dedicare almeno un'ora per rileggere le note, caso vi si trovi qualche lacuna, che solo con uno sforzo immediato di memoria si può riempire. Se si tardasse non si saprebbe più farlo con sicurezza, perchè la massa di cose vedute in una giornata si scolpisce bene nella mente come forme ma se ne confonde facilmente l'ordine cronologico. La giornata diventa così di tredici e anche di quattordici ore.

Questo — ed altro — spiega la mia legittima soddisfazione il giorno in cui potei scendere dall'auto e dirmi: anche per questa *Guida* l'esplorazione d'auto è cosa fatta.

Per l'Italia Centrale il mio lavoro ebbe principio da Rimini, da Firenze e da Livorno, città alle quali naturalmente dovetti recarmi da Milano e tornarne, coll'auto attrezzata.

Pei quattro viaggi furono complessivamente otto tratte tra andate e ritorni, cioè 2700 chilometri circa.

QUARTO VIAGGIO: KM. 2400 CIRCA.

I quattro viaggi, di cui in queste pagine sono presentati gli schemi, furono studiati in modo da ridurre ad un minimo quasi trascurabile le ripetizioni di percorsi per i raccordi. Negli schemi ho presentato soltanto le strade principali percorse, tralasciandone un certo numero di secondarie che li avrebbero complicati e resi poco intelligibili data la piccolezza della scala. Complessivamente queste diversioni importarono circa 1500 altri chilometri.

Il primo itinerario, come si può vedere dallo schema, ebbe principalmente per obbiet-

tivo la costa tirrena e la zona contigua che sta ad occidente della linea Firenze-Roma. È un insieme di 2200 km. Il secondo è essenzialmente uno studio delle Marche, con qualche propaggine verso l'Umbria e Roma e complessivamente misura circa 2600 km. Il terzo è una capricciosa inserzione, su quelle già fatte prima, di linee lasciate scoperte nel primo itinerario, con l'aggiunta di una lunga esplorazione nell'Appennino, da Foligno e da Terni fino ai confini dell'Abruzzo e nella Sabina: tutt'insieme circa 2200 km. Il quarto infine, mentre completa parecchie strade che rientrano nel primo, secondo e terzo viaggio, vi aggiunge la vasta e accidentata zona a sud e a sud-est di Roma fino ai confini della Campania e dell'Abruzzo, con un'estensione intorno ai 2400 chilometri.

Sommando tutti i percorsi si ha un complesso di 13600 chilometri.

***

Giacchè, per una volta tanto, mi permetto di esporre ai lettori la fisionomia di lunghe gite che possono interessarli non in quanto abbiano di personale, ma perchè costituiscono un elemento sostanziale di costruzione delle nostre Guide, mi sembra che possa caratterizzarle anche meglio l'accenno di piccoli casi che questo genere di viaggi offre di spesso. Sono piccole sorprese non tutte piacevoli; tuttavia dànno al lungo chilometraggio (parlo in gergo cinematografico) un lieve sapore non dico di avventura — che sarebbe esagerare molto — ma di varietà, tanto che la attenzione bisogna sempre sia desta anche all'infuori del cómpito specifico da svolgere.

Qualche esempio.

A Colle Val d'Elsa, mentre avevo lasciato l'auto in piazza cercando l'albergo, il mio conducente per poco non si accapigliò col brigadiere dei carabinieri.

— Mi mostri dunque questo permesso di circolazione, se l'ha!

Ma eccolo — diceva il conducente squadernandogli una seconda o terza volta, un po' irosamente, il libretto sott'occhio.

Intervenni io in tempo utile e si chiarì l'equivoco. Da tre giorni in provincia di Siena era interdetta, per ragioni di ordine pubblico, la circolazione d'auto, tranne che con permesso speciale, pena (poca cosa) l'arresto del contravventore e il sequestro della vettura.

Io, che venivo da fuori, non ne sapevo nulla. Il brigadiere, che per fortuna era buon Socio del Touring, non ebbe bisogno di tante storie, capì subito come poteva spiegarsi la mia ignoranza e bonariamente mi munì del documento necessario.

Un mese dopo — venivo dalle Marche — mi ero attardato, nell'ora del tramonto, su al valico di Bocca Trabaria, in contemplazione del contorno tagliente meraviglioso che, con le sue luci radenti, il sole disegnava intorno al fertile piano della Valle Tiberina.

Scesi sulla strada dai lunghi avvolgimenti verso Santa Giustina col proposito di fare ancora nell'ultimo crepuscolo un bel po' di chilometri prima di posare. Ma ecco che ad una svolta due carabinieri mi fermano.

— Il permesso!

Dò il libretto. Ma anche questa volta non si trattava di questo, bensì di un'altra sospensione della pubblica circolazione d'auto.

— Occorre un salvacondotto particolare.

— Dove si può avere questo salvacondotto?

— A Santa Giustina.

— Benissimo: — rispondo io — ci vado appunto.

Ma no, le vigili guardie volevano che io già avessi il permesso perchè ero già in territorio proibito. E ci volle del bello e del buono per convincerli che venendo dalla montagna mi era impossibile conoscere i divieti provinciali momentanei di Arezzo e più ancora di possedere il salvacondotto. Alla fine, dopo di aver parlamentato e perduta così una buona ventina dei miei progettati chilometri, potei riprender via.

Un giorno feci la colezione meridiana in un alberghetto, non peggiore di tanti altri, a Roccastrada. Poi girai nel paese, da curioso: tante persone incontrate e interrogate e tante mi furono cortesi di indicazioni con quella grazia innata di popolo gentile, che la bellezza della lingua che parla fa ancor più toccante.

Due ragazzi, forse sui dieci anni, sbucciavano, sull'uscio dell'albergo, delle fave: due andavano nella ciotola e due in bocca. Diedi sorridendo un ganascino ad uno dei due, dicendogli: birbantello, ne lasci poche per la cucina!

— Sono mie, mi rispose con fierezza.

— Ma tu sei l'albergatore?

— L'albergatore è « 'l mi babbo ». Mi accorsi allora che portava un nastrino rosso

alla giacchetta e gli chiesi: — Ma sei forse socialista?

— No, — mi rispose con serietà — sono comunista.

Comunista! E intendiamoci, non all'ingrosso ma per distinzione da socialista, e a dieci anni, e figlio di albergatore! Accipicchio! qui la gioventù non è tardiva e anche non scherza.

No, a Roccastrada non si scherza, malgrado la gentilezza di tutti. Pochi giorni dopo ero a Roma e lessi l'eccidio del luglio: un'imboscata di comunisti contro fascisti, con 13 morti!

FONTANA DI VELLETRI
(incis. di J. Hensall, da dis. di J. Robins, Londra).

Mai però io ebbi disturbi o seccature per la sicurezza. Una grossa rivoltella era nella tasca interna della portiera, ma vi rimase sempre pacificamente. D'altronde nella successione di tempo di questi miei quattro viaggi, mi parve di constatare un atteggiamento progressivo delle popolazioni verso tendenze sempre più calme.

Dio voglia che pel bene del nostro Paese l'ondata di follìa che l'ha attraversato, a poco a poco si acqueti e lasci rispuntare migliori sentimenti umani di concordia e la fiducia nel bene operare.

⁂

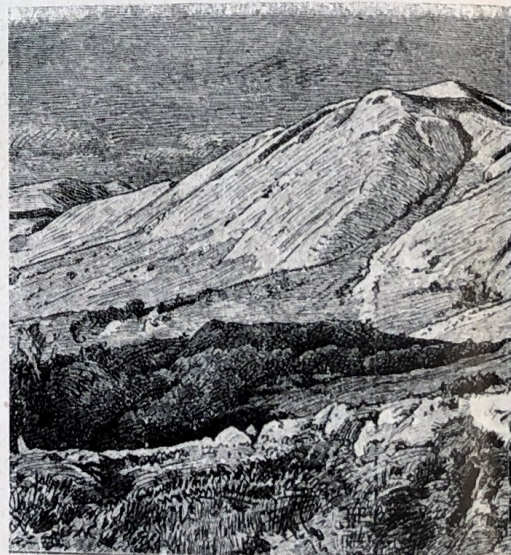
Lo stato delle nostre strade, salvo nei dintorni di Firenze, di Roma e in pochi altri punti, mi parve un po' calunniato. Pessimi trovai intorno a Roma, in Palude Pontina, e in quei dintorni tre o quattrocento chilometri lasciati andare alla diavola, ma complessivamente posso assegnare alla manutenzione note di lode.

Certo tutto è relativo. Se mi riferissi per confronto alle strade venete di anteguerra, oppure ancor più alla rete di stato francese, dovrei ribassare la lode di un tono. E peggio se parlassi di strade inglesi! Le arterie intorno a Londra, che potrebbero essere il prototipo dello sconficcamento per l'enorme circolazione di veicoli, sono notoriamente invece meraviglie qui senza contrapposto. Il progetto Puricelli, di cui il Touring si è reso patrono, per una prima rete sperimentale di

1. ALBA LONGA (*Eneide*, lib. VI, 766). — 2. OLEVANO è un paesetto a 571 m. d'altitudine nella selvaggia e sup
gigante tra gli Ernici e i Prenestini. — 3. LICENZA è un paesetto sperduto nella pittoresca Sabina a 478 m., sulla strada
cretilis, da cui si trasse il nome pei vicini monti Lucretili.

strade automobilistiche da Milano a Como, a Varese, al Lago Maggiore, tende appunto a portare tra di noi l'esempio di una struttura di strade, che permetta una manutenzione qui ancora del tutto sconosciuta. Ma — ripeto — se invece di guardare lassù spingessimo l'occhio alla cintura poco meno che inaccessibile delle strade intorno a Napoli e ad alcune che mettono a Roma, riconosceremmo che nell'Italia Centrale non si può troppo lamentarsi.

Certo non mancano nelle quattro regioni che la formano le sorprese. Ad esempio, duole che mentre opere urgentissime sono trascurate, mentre non si è trovato, si può dire, un centesimo per certe meravigliose strade militari di guerra, ormai già semidistrutte dalle intemperie, si debba veder profondere centinaia di migliaia di lire sulla più alta parte della strada della Futa, tra Bologna e Firenze, in rettifiche e correzioni di resa commerciale molto limitata, perchè la parte alta da una parte e dall'altra è, per così dire, isolata da pendenze inverosimili, che non si potrebbero correggere che sostituendo completamente il tracciato. La parola « sperpero » s'ostina a fior di labbro, se si pensa a quanto più utilmente si potrebbero impiegare quei denari.

In questi stessi miei viaggi ho dovuto arrestarmi in capo alla Valle Tiberina a Verghereto, dove la magnifica strada che si addentra fin là attende da venti o trent'anni l'allacciamento (non più di 4 km.) coll'altra

1. IL SORATTE (691 m.) di cui Orazio scrisse *Vides ut alta stet nive candidum Soracte*, e Virgilio: *Summe deum s*
dei punti panoramici più meravigliosi del Lazio. — 2. MONTE GENNARO (1271 m.) è una delle più alte cime della Sabin
Circeo al lago di Bracciano e ai Cimini. Mentana, Monte Libretti, Monte Rotondo, i tre luoghi sacri all'epopea garibaldina,
luoghi più suggestivi di tutta Italia. Le enormi roccie che lo dominano, il precipizio che gli sta sotto, la chiesetta frescata de
livello del lago che aveva creato con uno sbarramento — anche il Santo, di Fogazzaro — tutto qui impressiona un animo

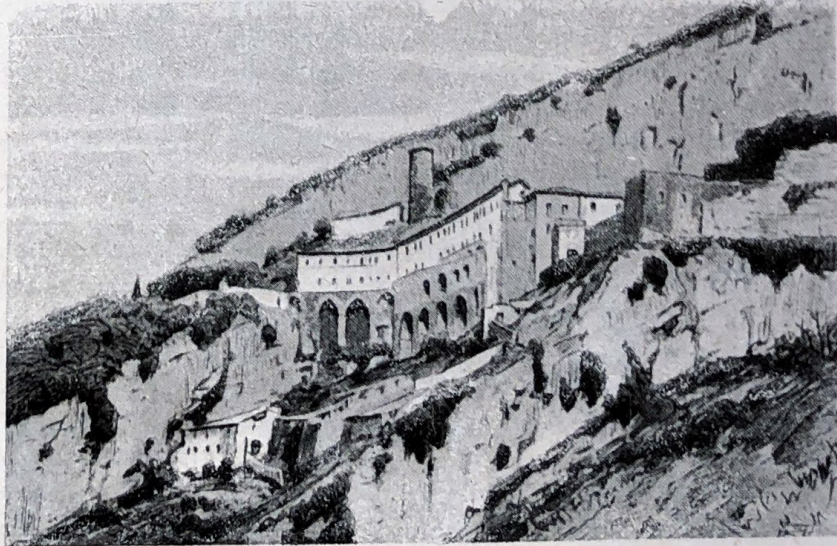
renda zona, ora solcata da buonissime strade tra la via Sublacense e la Casilina. Olevano è quasi ai piedi dello Scalambra il di Orvinio. Tutto è classico in questo ambiente: a pochi passi dalle casupole del paese è la Villa d'Orazio nell'antica Lu-

strada non meno bella che da Bagno di Romagna scende a Cesena.

E che dire della congiunzione invano attesa dei due capi, ormai da una dozzina d'anni non più distanti che due o tre chilometri, della strada da Narni e da Terni per Amelia ad Orvieto? L'importante arteria è costata parecchi milioni e continua a rimanere incompiuta.

Io non posso qui considerare i rapporti tra diverse amministrazioni che, sotto l'aspetto burocratico, rendono impossibili auspicate permute di impiego di denaro, ma il fatto sostanziale sta così come io qui lo deploro.

Turisticamente si può anche, ad esempio, dolersi della manutenzione pessima di una strada già di per sè faticosissima, ma veramente del maggior interesse: quella che dal marchigiano Sestino nell'alta Valle del Foglia — ricco di antichità romane, di cui qualche volta le *Vie d'Italia* parleranno — sale tra panorami stupendi verso il Carpegna, il Simoncello e il Sasso di Simone alla solitaria Badia Tedalda e poi sulle creste ove ha origine il Marecchia che sbocca a Rimini, passa davanti alle sorgenti del Tevere e, valicato il Passo di Viamaggio, scende nell'alta Valle Tiberina, con di fronte gli eccelsi monti che la dividono dal Casentino.

Ma in fatto di strade sorprendenti, o spaventose che dir si vogliano, credo che la palma sia ai 7 km. da Pitigliano (Grosseto) a Sovana, ove mi recai per vedervi le antichità raramente visitate di quel selvaggio centro

sancti custos Soractis Apollo!, oggi è chiamato anche S. Oreste, si alza isolato presso Civita Castellana come un'isola; è uno ...a, forma colla sua grande groppa la parte principale del piccolo gruppo dei Lucretili. Domina un panorama straordinario dal ... sono alle sue falde. — 3. IL CONVENTO DI SAN BENEDETTO ov'è il Sacro Speco in cui visse S. Benedetto. È uno dei ...el secolo XIII, lo Speco, le cappelle ornate da sconosciuti antichi giù per gradinate erte, gli avanzi della villa di Nerone a ... sensibile.

Ponte diruto a VICOVARO, nella Sabina «di Gaio Cesare Augusto», dice innocentemente il pittore Pietro Marchioretto (*inc. di Gaetano Zancon*) e aggiunge anche: «decorato in parte dal Artefice», che infatti vi ha di fantasia aggiunte cose inesistenti, come il tempietto.

etrusco, dove le tombe scavate nel tufo del VII secolo a. C., gli avanzi di un tempio del III, quelli di mura urbane e lo stesso aspetto di morte del misero paesetto intorno alla Rocca diruta, costituiscono una scena degna dell'escursione.

Pitigliano stesso si presenta scenograficamente come pochi paesi in tutta Italia; ma appena cominciato a scendere il burrone sopra il quale esso è disteso, si dimentica per forza ogni bellezza pittorica per far attenzione alla vita. Risalendo dall'altra parte del burrone, non strada dovrebbe chiamarsi ma torrentaccio, dove ogni ciottolo mette in pericolo il grembiale dell'auto, dove cento buche profonde minacciano le balestre. Si spera che risaliti dopo un centinaio di metri all'altipiano, le cose abbiano a migliorare. Ma invece è peggio: i tufi su cui si continua sono stati scavati dalle acque con così profonde ormaie, vergini da ogni cura di stradaiolo, che è vero inganno segnare questa sulle carte come strada carrozzabile (ed anch'io ho commesso involontariamente questo errore). Impossibile voltare la macchina: bisogna ingoiare il calice fino alla feccia, cioè fino al termine di quel calvario. Benedetta quella strada! Dico benedetta perchè me la cavai felicemente senza rotture di sorta.

Qualche volta la strada tenta perchè è nuova e piace che possa entrare nella *Guida del Touring* che tante cose nuove contiene. Ma le strade troppo nuove hanno i loro momentanei difetti. Dal valico di Poggio Corniolo, dopo aver traversata la solennità delle due meravigliose foreste dell'Eremo e di Camaldoli, che sono una delle più grandi bellezze paesistiche toscane, scesi, anzichè per la vecchia strada, per quella appena ultimata che, con ardito e sapiente tracciamento, contorna in parte a mezza costa e in parte a svolte, la testata del torrente Sova e raggiunge Maggiona. Stupendo l'immenso panorama sul Casentino e il Pratomagno; suggestivo, giù

GENAZZANO, in luogo pittoresco, ai piedi dei Monti Prenestini, con panorama bellissimo. La rappresentazione data qui è degli stessi due artisti Marchioretto e Zancon dal quadro a pag. 762 e dedicato a un Alvise Mocenigo « Benigno Promotore del studio della Pittura »

presso l'Arno, Poppi col suo caratteristico grande palazzo municipale che sembra simboleggiare il Comune del medioevo; ma tutte queste bellezze le osservavo con acute doglie. L'imbrecciatura per quei 3 o 4 km. non è ancora costipata: sassi tutti di scheggia grossa come il pugno, taglienti come coltelli in ogni loro spigolo. Povere gomme!

Vi sono poi dei « casi stradali » veramente stupefacenti. Uno che indico come esempio di incuria classica e inconcepibile — e se uso queste parole severe è perchè credo che siano giustificate — è la traversata dell'Ombrone quasi alle porte di Grosseto (km. 8). Da non so quanti decenni si vorrebbe fare sulla strada maremmana un ponte che però ancora non c'è e neppure è principiato sebbene non vi sia alcuna difficoltà costruttiva locale; l'Ombrone è poco profondo, poco largo e normalmente mansueto. Mentre dura l'attesa, la principale arteria stradale della Maremma continua ad avere solo un traghetto. Ma se almeno questo traghetto fosse tenuto in maniera non così primitiva e indecente qual'è! Vi sono traghetti su fiumi ben altrimenti riottosi che l'Ombrone — per esempio l'Adige — con accessi laterali e costruzione della barca tali che sono provvisorie soluzioni della traversata comode e sicure. Ma questo dell'Ombrone è un campione di pessimo impianto e di pessimo servizio! L'accesso da una parte e dall'altra non è affatto curato, anzi neppure regolato: nè banchina fissa nè ponte mobile. Per imbarcare sullo zatterone e scenderne manca perfino qualsiasi ragionevole aiuto di tavole, tantochè il farvi salire un'auto è un rischio grave di guasti.

Quando arrivai io, il traghettatore fingeva delle difficoltà dicendo che l'Ombrone era in piena. Il fiume scorreva invece placido, un po' melmoso: non saprei se più alto o più basso del solito, ma nulla affatto faceva pensare ad una qualsiasi grande o piccola pie-

na nel senso un po' allarmistico che la parola suggerisce. Sarebbe stato facilissimo a quel livello d'acqua, o ad altro superiore o inferiore, di rendere l'imbarco o lo sbarco cosa da nulla, semplicemente avendo a disposizione due tavolati mobili da adattare fra la zattera e le instabili rive sabbiose.

Fu invece una pena per me e per un'altra auto intanto sopraggiunta. Il traghettatore pretese 10 lire da ciascuno per l'unica traversata ed avendogli chiesto che mi presentasse la tariffa, mi soffiò nell'orecchio, con tono di ricatto: se lei ritorna di qui non passerà più neanche con 10 lire.

Quel traghetto — lo dico senza tema di essere smentito — fa torto a quella qualsiasi amministrazione che lo mantiene così. E si può anche meravigliarsi, riportandosi col pensiero all'epoca in cui Crispi, allora Presidente del Consiglio dei Ministri, propugnò la spesa per il raddoppio del binario sulla ferrovia Maremmana per criteri militari (il quale fu ultimato testè dopo guerra), che si sia tollerato a lungo su una tal strada, sussidio naturale della ferrovia, il traghetto dell'Albegna — ora da molti anni sostituito da un bel ponte — ed esista ancora questo di Grosseto, di cui le condizioni di manutenzione fanno vergogna.

VICOVARO (*Weigand*) l'antica *Varia*, sulla via Valeria, ospita tra le sue casupole dimesse e sacre fra altre antichità una manifestazione d'arte d'oltre Adriatico: il *Tempietto* di Dom. da Capodistria (verso 1450) con portale a sculture di Giovanni Dalmata.

In materia di traghetti ebbi un'altra sorpresa poco piacevole. Le informazioni correnti a distanza dànno per compiuto anche l'ultimo tratto presso Orvieto della grande strada Narni-Amelia-Orvieto. Si tratta di pochissimi chilometri, in costruzione da una dozzina d'anni, e forse più; l'ostacolo a compiere la bell'opera era il ponte sul Tevere che fa parte di quest'ultimo tronco. Ma anch'esso è finito da tempo. I due capi della strada sarebbero ricongiunti dal tratto insignificante che manca, ma si sono arrestati dinanzi all'intoppo di due gallerie in roccia, alle quali, mi si disse in luogo, si lavora stancamente con pochi uomini. Quando termineranno?

Io questo intoppo lo conobbi soltanto al momento di arrivarvi di fronte. Che fare? Tornare indietro per giungere ad Orvieto con un giro di 150 km.? Lo stradaiolo del luogo mi consigliò di fare come qualche altra auto leggera: passare il Tevere sul traghetto di Baschi. Mi trovavo proprio nel punto in cui dalla bellissima carrozzabile scende a precipizio al fiume, che scorre una trentina di metri più in basso, una cattiva traccia di strada fino al traghetto. Dopo breve verifica la vettura scese giù per quel rompicollo di stradetta: faceva paura vederla sulla violenta pendenza calare verso l'acqua a passo a passo, sbilenca ed a scossoni. Pareva dovesse ad ogni istante sdrucciolare a ruote bloccate giù nell'acqua. Non fu facile farla entrare nella barca, che non ha tavolato e i cui fianchi rilevati sono larghi alla imboccatura 170 cm., mentre la vetturetta ne ha 160 ai parafanghi. Ma, come Dio volle, si collocò dentro senza avaria. Quando si fu di là, contro una riva così diritta che pareva quasi un muro, restai un po' impensierito. La barca fu amarrata con corde contro la riva. La vetturetta rombante in una nube irrespirabile di acre fumo partì contro quel piano inclinato come se volesse urtarlo e riuscì a venir fuori tutta dalla barca senza guasti, ma quando le ruote motrici furono sul terreno umido cominciarono a slittare, nè fu

possibile distaccare la vettura dall'appoggio che le dava da dietro, come uno schienale, il traghetto. Così mentre gli uomini tenevano tese le corde dell'amarraggio in sostegno alla vettura arrampicata — cabrata vorrei dire, se la parola fosse italiana — perchè non scivolasse in acqua, corsi con un giovinotto alla ricerca di un paio di buoi. Giardinié e Colonnello furono tosto trovati: due magnifici e solenni animali che io contemplavo con ammirazione; alti al garrese 1.75 e colle corna di settanta centimetri. Ma quanto lenti foste a lasciare l'aratro per scendere al Tevere attraverso la fitta boscaglia di quercioli! Arrivando, io cercavo ansioso tra le fronde se l'auto ancora si vedesse o fosse scesa tra i gorghi. Essa se ne stava, per fortuna, immobile col conducente imperterrito al volante, mano e piede sui freni. Giardinié e Colonnello erano meno impressionati di me. Aggiogati alla svelta, con un colpo di groppa le brave bestie mi cavarono di impaccio. Però, che peccato! Il padrone mi disse che li aveva venduti ad Orvieto e fra un paio di giorni dovevano essere macellati. La mia riconoscenza sopravvive loro. Valgano queste righe per doveroso necrologio, che scrivo tuttavia con un certo senso di rimorso, perchè otto giorni dopo ripassai da Orvieto ed avendovi fatto colezione mi sorse il dubbio di aver mangiato in bistecca un po' dei miei salvatori.

CERVARA (*Weigand*), uno dei più alti e miseri paesetti della valle dell'Aniene, aggrappato su roccie aride, come un nido d'aquila, a 1053 m. d'altitudine, sopra la strada sublacense, quadretto d'insuperabile fier zza ma anche doloroso esempio di inguaribile positura topografica medievale.

Però, peggio dei traghetti di questa qualità, è il non trovarne affatto: è il dover passare un'acqua a guado. Ho cercato di evitarlo sempre, ma qualche sorpresa mi è pure accaduta. Si trovano nell'Italia Centrale strade ottime, anche importanti e ricche di manufatti, le quali mancano a mezzo del percorso — ordinariamente un fondovalle — di un ponte, il che le tronca in due, togliendo quasi ogni valore ai due lacerti.

In generale i guadi — quando sono praticabili — costituiscono un grosso disturbo per il pedone, uno meno grande per i veicoli a cavalli, ma un intoppo spesso insuperabile per l'auto. L'auto, così bassa di telaio, è disarmata di fronte alla difficoltà principale, l'attraversare il filone della corrente, che ben di rado, anche in magra, ha meno di quei 30 centimetri o poco più consentiti ad una vettura, anche se si arrischia ad immergere il grembiale.

Così andando da Suvereto a Massa mi trovai davanti l'acqua del Cornia larga una ventina di metri, per fortuna in quel momento punto inquietante. La viva ma sottile corrente mormorava un linguaggio sommesso ed incoraggiante tra i grossi ciottoli arrotondati e non tali da ammaccare parti vitali della vettura: quindi avanti! L'acqua fa bene alle gomme.

Talora il guado mette in apprensione non perchè vi si preveda la possibilità di sorprese traumatiche, ma per tema che, massime sulle due rive, le ruote motrici slittino nella mota. Allora è una pena; bisogna lanciar sassi davanti alle gomme fin che mordano. E non è comodo questo tirar sassi che possono cadere in piccionaia. Bisogna aver pazienza: entrare nell'acqua quando occorra, per mettersi nella posizione adatta.

Un guado di questa sgradevole natura mi toccò inaspettatamente fra Castellazzara e Onano scendendo dall'Amiata.

Ma questa è una strada secondaria. Stupi-

sce invece che vi siano guadi su strade importanti, sistemate da lungo come la Salaria fra Terni e Passo Corese. Percorrendola, poco prima del bivio che conduce a quel gioiello di bellezza paesistica che sono Rocchette e Rocchettine, vi è un ponte in lentissima costruzione. Intanto bisogna guadare l'Aja. Quando io vi giunsi era piovuto forte da qualche ora sulle montagne intorno. Bisognava far presto, il torrente non aveva una aria tanto simpatica, stava certo per crescere a vista d'occhio. Non si poteva scorgere con chiarezza sufficiente, nelle sue acque bionde, la profondità dei piccoli filoni. Era chiaro che l'unico pericolo sarebbe stato quello di dover fare dei riempimenti davanti alle ruote. Passai dunque a piedi, a fianco della vettura che procedeva adagio adagio, sondando nei luoghi dubbi davanti alle gomme. Tutto ciò non è comodo, ma d'altronde io avevo bisogno di vedere la Salaria e non un'altra strada e per andare a Passo Corese avreste voi avuto il coraggio di tornare indietro facendo il giro di Rieti, cioè 120 km. buttati?

Qualche volta però queste esitazioni non si possono avere. Ed ecco un esempio. Da Radicondoli scesi al Cécina per risalire a Castelnuovo. La strada da Radicondoli è magnifica, ottimamente tracciata, ricca di ponti, munita di parapetti, di scoli, di ogni buon presidio di strada ben costruita e ben tenuta. Ma il veleno è laggiù in coda: giungendo al fiume (246 metri di dislivello da Radicondoli) la si vede risalire dall'altra parte non meno bella, ma il ponte manca e manca perfino un traghetto: c'era poco da discutere, l'acqua aveva almeno un metro, bisognava tornare indietro.

Altro esempio che vale per tre: da Radicofani per andare a Bagni San Casciano, la strada ha uno dopo l'altro, a poche centinaia di metri, tre guadi del Rigo.

⁂

In viaggi come questi gli alberghi sono quelli che s'incontrano alla ventura. Senza tema di farmi lapidare — questa volta — poichè si tratta di pesci piccoli, potrei dire molte cosette, tali da destare una certa compassione per il disgraziato che corre all'imprevisto.

Mi accadde di fermarmi, dopo una giornata pesantissima a Cascia, nel cuore dell'Appennino Centrale, ove contavo alloggiare. Stupendo il paese, scaglionato su due piani fra le montagne alte, nella confluenza di due valli, tra cui s'incunea sporgendo su uno sperone, con torri, chiese ed un girar di strada che scende a svolte formando uno splendido quadro d'insieme.

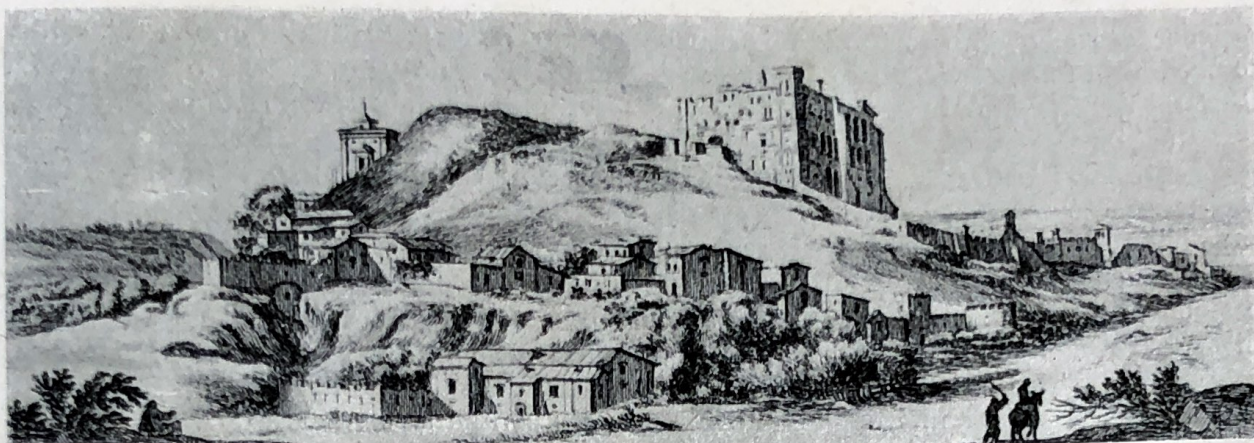
Sulla strada c'è un albergo che si annuncia con la pittura del nome, con una certa presenza promettente. Ma girando dietro ed entrandovi, qual miseria e quale sporcizia! Cose da non credere. Non vi sono che quattro camere ma anch'esse erano stabilmente occupate da pubblici funzionari.

Dovetti fare ancora 19 km. non troppo comodi e riparare a Norcia, dove conoscevo un discreto albergo, che mi accolse.

In un luogo, che non nomino per riguardo, mi fermo a colezione. Il locale è una vera villetta, in un giardino fiorito di rose, esternamente bella. Al pianterreno, entrando, un salone molto grande, forse 12 metri per 6, nel cui mezzo incomincia lo sviluppo di uno scalone, che ha una certa mossa decorativa.

Ma in questo ambiente moderno e di buona ossatura, che potrebbe essere una bella sala di pensione metà *hall* (1) metà ristorante, la principale parte dei mobili è lo spoglio, vetusto e malandato, di qualche appartamento signorile di cattivo gusto, più o meno stile impero. Il bianco delle vernici è diventato nerastro, l'oro si è sgretolato sul supporto di stucco. Vi è un pianoforte aperto con metà delle musiche per terra, una dozzina di sedie e di poltrone di vimini ex-colorate, una quantità di altri piccoli mobili insignificanti scompagnati e rappezzati, molti sgabelli, un tavolino rotondo col piano di vetro dipinto a fette di salame; ai muri almeno una ventina di quadri, alcuni spaventevoli, di mano gentile di signorina, onestamente e modestamente firmati; due grandi panoplie di armi eritree arrugginite con cappelli di paglia e scudi di colore indefinibile, una trentina e più di fotografie di ignoti sbiadite, di porta biglietti e portacarte-réclame, qualche taccuino senza blocco, qualche diploma di esposizioni locali e, su tutto, più polvere che se una colonna d'autocarri fosse passata nella sala.

Sprofondato in un divano, un giovane con un mandolino ne trae suoni inauditi. Non riesco a capire come faccia: deve avere delle

(1) L'arch. De Finetti, distinto ed originale cultore di studi d'arte, propone per la *hall* degli alberghi la denominazione di *aula*. Perchè no? Mi sembra più giusta di *vestibolo*, che qualche volta s'usa.

MONTEFIASCONE, « Terre du Pape », *in un'incis. di Is. del Silvestre* (Parigi). Dell'attuale patria dell'esilarante « *est, est, est,* » ben poco si riconosce qui, salvo la caratteristica rocca restaurata da Leone X. Dal pubblico giardino in cui sorgono i suoi maestosi avanzi si ha il famoso panorama che si estende sul lago di Bolsena, l'Appennino Umbro, l'Amiata, la pianura ondulata dell'Etruria.

corde di fortuna, di spago o di fil di ferro. Naturalmente non si scompone alla mia entrata e continua imperterrito. Una signorina distinta, abbastanza piacente, molto leggermente vestita di bianco con parecchie grandi macchie, occhi e capelli corvini, compare.

— Signorina, che c'è di colezione?

— Cosa desiderano? (Questa è la solita domanda di cattivo augurio che vi si fa in tutte le osterie dove non c'è nulla).

— Potremmo avere della minestra in brodo?

— Sì, ma dovrebbero aspettare un po'.

— Per esempio?

— ... Così... un'ora, forse.

— Un po' troppo. E subito cosa ci può dare?

— Pasta asciutta e costolette alla milanese.

— Perbacco! molto bene, facciamo così. E anche un po' di frutta?

— No: la facciamo venire solo « quando ci sono i villeggianti ». (Questo accadeva sulla fine del maggio scorso in piena epoca, per quel luogo, di ciliegie).

Passò mezz'ora di orologio. Il suonatore continuava senza interrompersi mai, con una robustezza di braccio ed un'ignoranza d'orecchio insuperabili. Passò un altro quarto d'ora. Io ero prossimo all'ebollizione. Misi la testa alla cucina e chiesi con voce insinuante:

— La pasta?...

— È pronta.

— Benissimo, grazie. E, dica, non mi potrebbe servire in un'altra camera? C'è quell'artista che mi fa morire...

— Che ci posso far io? — mi rispose bruscamente la signorina in bianco, macchiata e cuoca. (Affari di cuore?).

Allo scoccare di un'ora precisa dall'ordinazione perdetti la pazienza e mi misi a gridare: La pasta, la pasta, la pasta! Venne, e con malagrazia perfetta, dopo altri dieci minuti. Poi occorse aspettare le costolette panate per un altro buon quarto d'ora. Ma erano costolette simboliche: era rimasto il pane da una parte e dall'altra: le costolette dovevano averle ritirate di tra mezzo con un giuoco di prestigio, perchè lo spessore totale non superava i due millimetri. Vi prego di credere che non esagero.

A questo punto non ho potuto trattenere un po' di esplosione, ma così, un'escandescenza piccola piccola: d'altronde era difficile farsi sentire con quell'accidente di un suonatore.

La signorina mi voltò le spalle indispettita e intervenne a placarmi la madre: una vecchia signora, orribilmente brutta, povera donna, ma dignitosa e gentile. In poche parole mi disarmò. Erano parole dolenti e stanche di persona educata e decaduta chissà da quale altezza. Con abilità di donna di mondo, andò diritto al cuore e mi disse: Che vuole? Lei ha ragione. Non è nostro mestiere. Lei si è guardato intorno ed ha visto i mobili ed ha capito abbastanza: avanzi di vecchi splendori: deve scusarci.

Andandomene, pensavo: avanzi di vecchi splendori; non è il nostro mestiere. E allora perchè hanno proprio scelto quello che le mette a contatto così umile col pubblico?

Il conducente mi attendeva alla macchina, annoiato e di malumore.

— Cosa brontola? — gli ho chiesto.

— Non mi hanno voluto servire: hanno detto che andassi in paese a cercarmi la co-

lezione. E sa perchè? La vecchia mi ha detto che è una marchesa moglie d'un colonnello. E la ragazza è la marchesina.

Un dramma dunque: forse una tragedia. Ma, santo Dio, continuavo io a pensare, perchè, povere donne, proprio fare le albergatrici se non vogliono e non sanno dare da mangiare agli affamati? E perchè tirar fuori la costoletta fra l'impanatura di sopra e quella di sotto? Misteri dolorosi, però con un pizzico di lato alberghiero anche questi.

Questo ricordo, in cui c'è un sentimento di compianto, mi fa cadere la penna di mano e mi arresto.

⁂

Però, prima di chiudere, aggiungo una postilla che è pure di sentimento.

Un lavoro come quello di cui ho fatto qui lo schizzo, ha bisogno di potersi svolgere coi minori disturbi possibili di circolazione. Sebbene terra terra, si potrebbe paragonare un po' al volo dell'ape che sugge il miele di fiore in fiore per portarlo all'alveare del Touring. Disse il Poeta: «*Sic vos non vobis mellificatis apes*». Ma per portar miele l'ape non deve essere infastidita; così le mie quattro piccole ali — le ruote dell'auto — dovevano poter correre senza mie preoccupazioni.

E poichè le ruote di 81 cm. fanno 400 giri al km. e il motore intorno ai 2000 al minuto, bisogna lubrificare i movimenti. Ho adoperato per i miei 13.600 km. l'Oleoblitz denso: non ho mai avuto una sola volta ed in nessuna stagione pericoli d'ingranatura, malgrado uno dei viaggi sia stato fatto con un conducente trascurato, che dovevo io richiamare all'attenzione. La disattenzione volle dire consumo minore perchè non c'è come dimenticare di mettere l'olio nella consueta opportuna misura, per adoperarne quasi nulla, ma anche in questi casi pericolosi mai ebbi la minima noia.

Ho adoperato la «Lampo» in temperature torride, come tra le nevi di certi valichi appenninici, con tutti i ritmi di motore, prima o terza, con variazioni continue di salite, discese, pianure, strade lisce o a buche. La carburazione fu costantemente perfetta; niente spari, consumo fino all'ultima goccia del serbatoio al punto di trovarmi di colpo inavvertitamente fermo in istrada, perchè avevo esaurito i 400 km. del recipiente e bisognava ricorressi alla riserva.

Ho montato, a partire dal secondo viaggio, un treno nuovo di cablés Michelin: percorsi con esso quasi 10.000 km. delle strade più varie: di città solo le traversate. Le gomme sono tornate in condizioni da ritenere che possano ancora fare alcune migliaia di chilometri.

Altri olii, altre benzine, altre gomme potranno senza dubbio fare altrettanto. Qui mi limito a constatare i preziosi risultati da me avuti, facendone un po' — come dissi sopra — una questione di soddisfazione in cui la riconoscenza ha la sua parte.

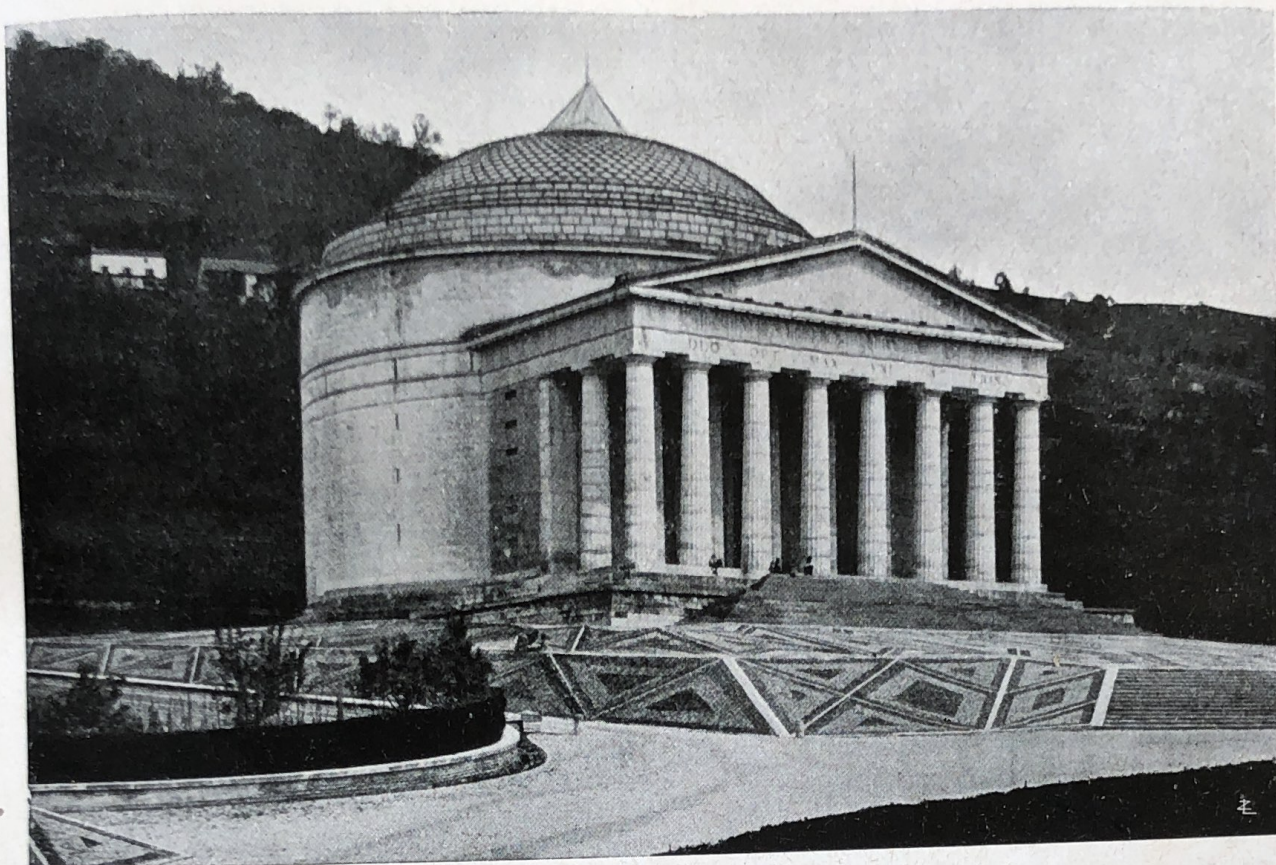
⁂

Non so quanti dei lettori di questo articolo mi abbiano seguito fin qui. Al piccolo stuolo fedele dico ora: non certo alle miseriucole ed ai minuscoli casi dei miei viaggi essi possono aver preso interesse, nè io ho pensato che ve lo potessero prendere. Lo scopo di questo articolo è più alto e largo. Esso intende di accreditare, spiegandolo con qualche dettaglio, il sistema per cui nella *Guida del Touring,* ad ogni pagina, si può parlare di luoghi belli o più belli o bellissimi con una frequenza, che può lasciare dei dubbi sulla fondatezza di tanti giudizi.

Che davvero — uno può pensare — tutti questi luoghi siano giudicati così di propria scienza e non per udito dire o per paziente lavoro di copia da altri testi?

No, niente copia e niente udito dire.

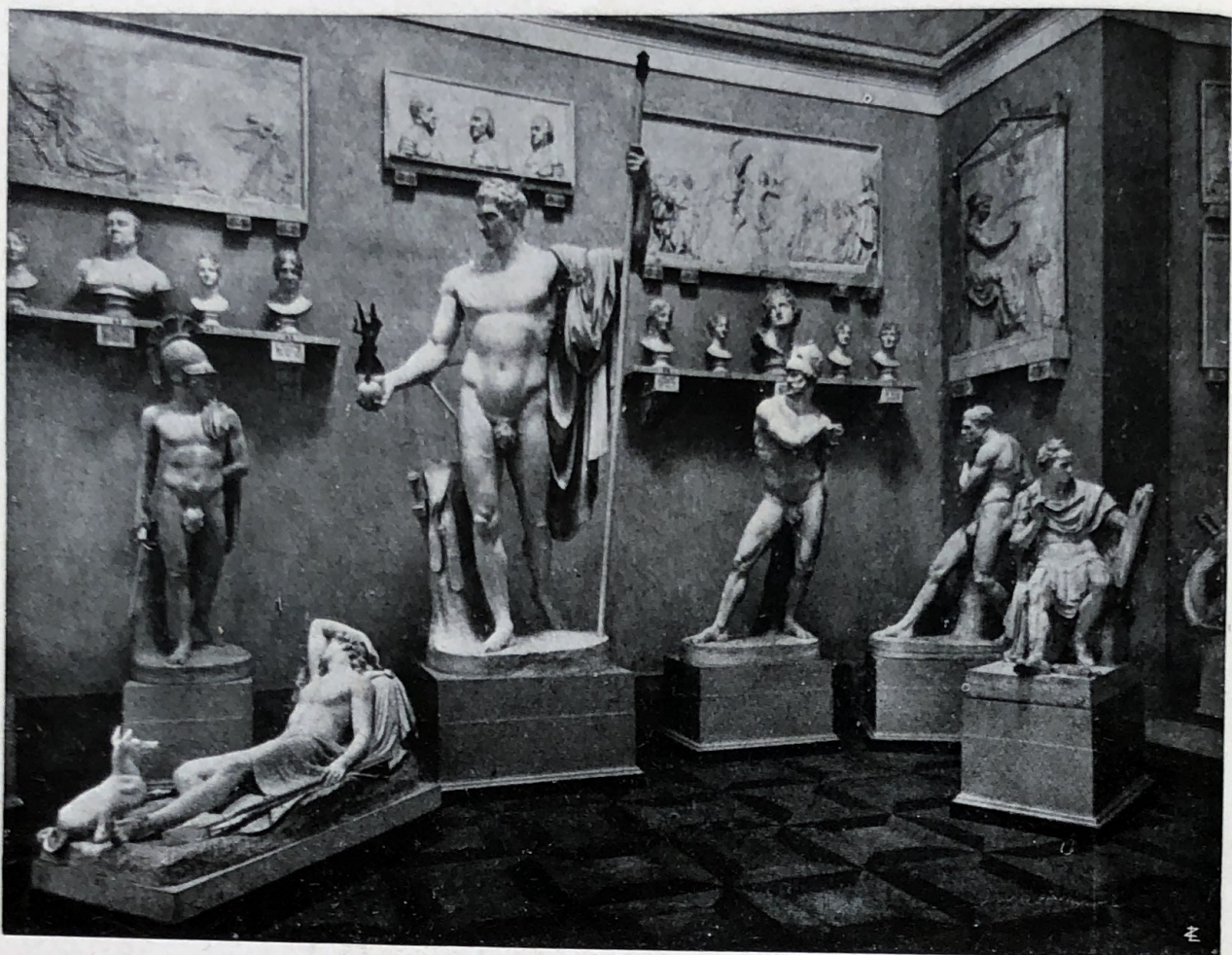
Dei materiali da costruzione usati per la *Guida del Touring Club Italiano,* uno, che poteva parere di cava sospetta, ora l'avete analizzato e lo conoscete.

L. V. BERTARELLI.

POSSAGNO. - VEDUTA DEL TEMPIO IDEATO DAL CANOVA (XIX SECOLO).

NEL CENTENARIO CANOVIANO

(1757-1822)

Bella come il sorriso d'una delle creature muliebri del Canova, rimarginate le sue ferite di guerra, Possagno ai piedi del Grappa, dimentica dei boati dei grossi calibri, prepara le onoranze al grande scultore. Una esposizione di paesaggi; una esposizione di arredi semplici per case di gente modesta ma di buon gusto; altre esposizioni di vario genere inventate con squisito discernimento; la gipsoteca riordinata; questi i «numeri» del «programma di festeggiamenti»; pretesti per un pellegrinaggio ch'essa spera largo e devoto alla tomba del grande che le dette in dono la propria celebrità, e, col Tempio in onore di Dio, l'ultima delle sue opere. Ci andranno gli italiani, a Possagno, nel prossimo autunno? Non so, ma dovrebbero; se non altro per godersi la vendemmia entro la chiostra stupenda dei colli Asolani; spettacolo incomparabile di rosse armonie che, quando le viti cominciano a vestirsi di cinabro, sembrano guadagnare i pendii circuendo i cipressi e gli ulivi e arrampicarsi, festoni votivi della na-

FORLÌ. PINACOTECA COMUNALE. - TESTA DELL'EBE (A. CANOVA).

POSSAGNO. - INTERNO DELLA GIPSOTECA CON OPERE DEL CANOVA.

tura riconoscente, su per gli scoscesi fianchi dei monti sacri donde invano nell'autunno fiammeggiante del 1917 i nemici disegnarono di piombare sulla pianura veneta.

I resti mortali del Canova riposano nuovamente nella sepoltura ch'egli desiderò per sè fuori delle vie rumorose del mondo. Sentirono, intorno, le bombe, le granate austriache arare il soffice manto delle colline; annientar le case, portar la rovina tra i calchi medesimi delle sue opere, esplodere sul pronao con cieca rabbia e arguirono chissà che rifioritura di vicende napoleoniche. Ma il cuore tremava, in quegli stessi giorni, lontano, in grembo alla patria d'adozione, nel segreto e nel silenzio di un altro tempio, la chiesa dei Frari, spogliata non pur dell'Assunta tizianesca di cui, in vita, lo scultore aveva approvato il trasporto all'Accademia, ma di tutte le altre tele che da altare ad altare gli erano state indubbiamente care. Bizzarro destino, quello del corpo del Canova! Come il corpo di un Santo, esso fu smembrato subito avvenuta la morte. Il cuore generoso che aveva infiammata la potenza dell'ingegno; la mano destra che aveva plasmato tanti capolavori gentili vennero separati dalla salma prima che, ricomposta nella bara, fosse avviata a Possagno. La salma imbalsamata trovò requie provvisoriamente nella sepoltura costituitale in attesa che si ultimasse la costruzione del Tempio; la mano restò presso Valentino Francesconi in casa del quale lo scultore era spirato; intorno al cuore sorsero dispute con l'autorità ecclesiastica e cerimonie pagane; solenni, tuttavia, quella dell'agosto del 1823 allorchè la reliquia fu rinchiusa in un vaso di porfido appartenente al tesoro di San Marco, e quella del gennaio 1824 quando il vaso con la iscrizione « Cor magni Canovae » venne esposto in pubblico all'Accademia.

Ma intanto ai Frari cresceva rapidamente il mausoleo ideato dal Canova pel Tiziano e vôlto, invece, dagli ammiratori veneziani, che avevano aperta, per costruirlo, una sottoscrizione universale, in onore del Canova stesso. Contemporaneamente alla inaugurazione avvenne la consegna del cuore alla Chiesa che lo ripose sotterra entro la porta del

mausoleo; nel vaso, all'Accademia, fu rinchiusa l'anno di poi la mano. Due anni più tardi anche il corpo entrava a Possagno nel sarcofago definitivo; i resti dello scultore per quanto tripartiti ritrovavano finalmente il riposo. Il Canova non aveva certo mai immaginato una così difficile e lenta sistemazione di essi.

Nonostante il male che già lo attenagliava quando, superate difficoltà e lentezze inspiegabili, potè dar inizio ai lavori del tempio, egli sperò di condur questi a termine personalmente e vi si dedicò con passione ed energia, senza risparmio di fatiche e senza temere di stancarsi nel percorrere e ripercorrere in sedie di posta il lungo tragitto da Roma alla borgata che l'aveva visto nascere il primo novembre del 1757. Fu, forse, questo sprezzo delle fatiche e dei disagi che accelerò la sua fine e determinò il 14 ottobre del 1822 la catastrofe. Il progetto del Tempio di Possagno aveva occupata la fantasia e i pensieri del Canova almeno per una ventina di anni; già innanzi al 1810 egli aveva convenuto con gli amministratori del suo paesello un patto per il quale si assumeva tutte le spese meno quella del trasporto dei materiali sul luogo prescelto, che sarebbe andata a carico del Comune.

VENEZIA. R. ACCADEMIA DI BELLE ARTI.
DEDALO E ICARO (ANTONIO CANOVA).

Ma probabilmente il Comune non si trovò poi in grado di sostenere neppure quest'unica, perchè pur aderendo con entusiasmo all'idea la lasciò cadere e non la riprese se non nel 1818 per fissare la festa della posa della prima pietra agli undici di luglio del 1819; festa che dette luogo ad accoglienze trionfali con onori regali pel Canova.

Il Canova, del resto, era abituato alle accoglienze trionfali ed agli onori regali. Non gli riusciva di muoversi senza che il mondo ne parlasse, non poteva giungere in una capitale senza che le Corti lo accogliessero, visitare una città senza che la popolazione lo salutasse, in massa, alle porte, come un monarca. Pietro Giordani scrivendo di lui l'aveva chiamato «sovrano delle più nobili arti, che non è minore ai dominanti perchè non è temuto e non teme, uomo singolare e verissimamente divino» e tutti lo trattavano secondo cotesta definizione. Tutti; meno, forse, i veneziani; i quali ne ammiravano, sì, il genio e ne erano fieri ma non si associavano alle esageratissime manifestazioni esteriori dello entusiasmo che riempivano le cronache dei giornali, onde un poco il Canova stesso pare se ne dolesse, se le voci e i documenti pervenuti fino a noi non sono l'eco di pettegolezzi meschini. E valga un esempio: il Canova era a Venezia nell'agosto del 1821, il giorno in cui l'Accademia di Belle Arti distribuiva i premi agli allievi più meritevoli. Invitato alla cerimonia non vi si recò allegando una indisposizione, immediatamente smentita dal fatto ch'egli fu visto in giro per la città mentre si recava ad un pranzo al quale era stato pure invitato. « E qual fu la cagione del non venire? », si domandò nei suoi *Diari* Emanuele Antonio Cicogna. « La superbia ch'egli ha quantunque sembri modesto e il poco amore ch'egli ha pei Veneziani, *sia perchè quando viene a Venezia non si sonano le campane*

o non gli si va incontro con le gondole, come colle carrozze gli andarono non so se i Padovani od altri di terraferma, sia perchè si è venduta già la *Psiche* opera sua; insomma tutto si riduce a superbia! ».

Ma se il Canova ostentava, secondo afferma il Cicogna, superbia verso i Veneziani, non era, indubbiamente, immemore di quanto doveva di affetto e di riconoscenza a Venezia e all'Accademia. La protezione di un patrizio veneziano, il Falier, l'aveva tolto dalle miserie di Possagno e di Crespano; gli aveva procurato il modo di studiare; la protezione di Venezia e del Senato gli rese possibile con adeguate pensioni, sussidi e importanti commissioni come il monumento Emo, i trionfi iniziali di Roma; all'Accademia mosse i primi passi non soltanto di allievo ma anche di artista con un riconoscimento immediato e pieno che lo consacrò scultore di grandissimo avvenire dinnanzi al pubblico. Appena giunto a Venezia il Canova era entrato nello studio di nudo della Accademia di pittura e scultura installata allora modestamente al Fontego della Farina a San Marco; colà nel 1771 gli fu aggiudicato il secondo premio per una copia della Lotta greca esistente nella collezione dei nobili Farsetti. A quel primo successo in sordina tennero dietro gli altri fino alle rivelazioni clamorose dell'*Apollo*, dell'*Orfeo* e del *Dedalo ed Icaro* che fecero accogliere lo scultore ventiduenne non più tra gli allievi dell'Accademia ma nel collegio accademico venti anni innanzi che egual onore toccasse al primo mentore di lui, Giovanni Ferrari detto il Torretto!

VENEZIA. CHIESA DI S. MARIA DE' FRARI.
LA NAVATA MINORE COL MONUMENTO AL CANOVA.

Dell'affetto filiale del Canova per Venezia sono testimonianze purissime gli epistolari di lui e l'azione indefessa spesa a favore della ex Dominante. Da Roma, mentre il nembo di Campoformido si addensa nei cieli della cadente Repubblica, scrive all'architetto Antonio Selva frasi traboccanti di ansia e di disperazione. « Vi lascio immaginare, gli dice una volta, quanto io sia afflitto per le orribili disgrazie che di giorno in giorno sempre più vanno crescendo alla desolata nostra nazione ». E ancora: « Sarei ben contento di perder volontieri qualunque cosa, anzi la vita istessa purchè potessi in sì fatto modo giovare alla mia adorabile patria, che tale la chiamerò fino che mi resterà ombra di respiro ». E ancora: « Tante sono le angustie che mi divorano per la infelicissima nostra patria che non ne posso più ». E poichè un giorno il Selva gli narra come, in contrasto con gli avvenimenti di Brescia, le altre città della Repubblica rinnovino le proteste di fedeltà al Serenissimo, subito gli risponde: « La vostra lettera mi fece intenerire sentendo quanto ancora abbia il popolo veneto per il suo principe. Il cielo voglia che tutto vada a seconda della buona disposizione. Certo che questi sono momenti da cercare di fare quanto si può in ogni modo acciò non abbino a raffreddarsi ». E per conto suo si propone di ese-

VENEZIA. CHIESA DE' FRARI. - UN DETTAGLIO DEL MONUMENTO AL CANOVA (ESEGUITO COL DISEGNO DEL MEDESIMO).

guire un bassorilievo allegorico raffigurante le provincie venete (Crema e i sette Comuni, Vicenza, Bergamo, Treviso, la Valpolicella, Padova, l'Istria, il Friuli e la Dalmazia) che giurano fedeltà al loro legittimo principe. Dall'aprile del 1797 al terminare di quell'anno tragico le sue lettere sono traboccanti di spasimo: « Se sapeste quanto io soffro per la povera umanità e particolarmente per la patria così avvilita..... Quanto mai mi doleria se non si potesse recuperare l'Istria e la Dalmazia... Io vorrei il nostro Stato ancora, vorrei Venezia ancora capitale di una buona repubblica.... So tutte le disgrazie di codesta città. Quello che vi posso assicurare si è che la notte dopo l'arrivo del corriere io non posso mai prender sonno, immaginatevi poi questa volta sentendo che i cavalli sono stati rubati!... ».

Il precipitare delle circostanze non ne intiepidì la fede. Dopo l'avvento di Napoleone sperò che Venezia diventasse, alla pari e alternativamente con Milano, la capitale del Regno Italico; affranto dai ladrocini che avevano spogliata la città di San Marco di alcune delle sue opere d'arte più insigni, non ebbe pace finchè non ottenne, in capo a lunghe e difficili trattative, la restituzione di tanti tesori. Con eguale fortuna si adoperò ad impedire demolizioni sacrileghe, rimaneggiamenti edilizi e trasformazioni di monumenti che avevano suscitato a Venezia il più fondato allarme.

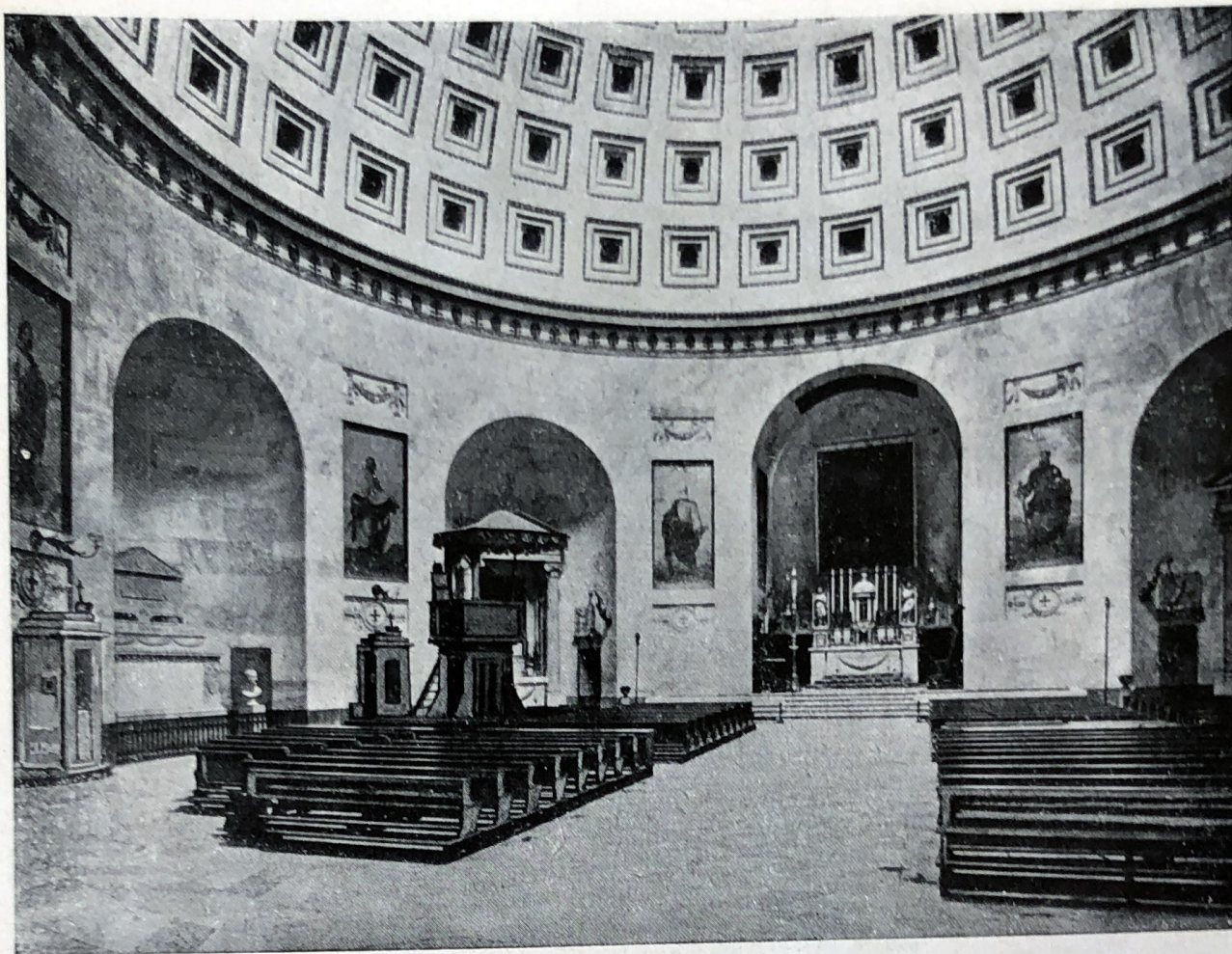
Quanto al riordinamento dell' Accademia veneziana di Belle Arti è appena necessario ricordare la parte ch'egli ebbe direttamente ed indirettamente alla amplificazione solenne e all'insediamento di essa nell'edificio della Carità ove attualmente hanno sede le Regie Gallerie. Delle cerimonie inaugurali e dei discorsi léttivi ricevette un resoconto particolareggiato ed affettuoso. E ringraziò con parole argute ricche di attualità oggi non meno di allora: « Anch'io trovo che la nostra Accademia incomincia a voler brillare tra le altre d'Italia che in questi scorsi anni ànno fatto strepito. Io credo per altro che il voler avere delle scuole di gran lusso e non esservi poi nè Religioni, nè chiese, nè ricchi, nè veruno che dieno ordinazioni sia lo stesso che voler far giocare a carte i orbi.... Ci vogliono mecenati... mecenati.... ». E anche su questo punto unì la pratica alla predicazione, e fu egli stesso mecenate di numerosi giovani, tra i quali qualcuno che non meritava nè il suo aiuto pecuniario nè il suo in-

teressamento di artista e si perdette miseramente.

***

A sentir parlare dei rapporti di giovinezza tra il Canova e l'Accademia; della solidarietà morale che all'Accademia veneziana il Canova accordò poi, sembrerà a qualcuno di capir meglio lo spirito dell'arte del Canova scultore; del Canova, anche, eccezionalmente pittore e meno eccezionalmente architetto. Ora, il singolare della evoluzione artistica di questo grande statuario sta precisamente in ciò che il periodo durante il quale egli fu meno accademico, nel senso che noi siam soliti attribuire alle parole, va ricercato precisamente nel periodo durante il quale frequentò lo studio di nudo della Accademia veneziana. Allora, come dimostrano i suoi gruppi e particolarmente il *Dedalo ed Icaro,* come dimostrano i ritratti ch'ebbe occasione di eseguire, si appalesò niente altro che un innamorato del vero, intento a esprimere il vero attraverso un suo senso palpitante della vita, che la contemplazione delle pitture del Tiepolo e più ancora del Piazzetta attraverso gli insegnamenti dell'Angeli discepolo del Piazzetta, aveva rassodato e perfezionato in lui. È probabile che cotesto riflesso del verismo pittorico veneziano del secolo XVIII nelle sue statue sia stato non scarso coefficiente della cordiale simpatia onde i maestri dell'Accademia veneziana gli spianarono la via al trionfo. La maniera classica, quella che oggi esami ed apprezzamenti piuttosto superficiali sono tratti a indentificare, appunto, con lo spirito accademico, si maturò in Roma, cessati l'incanto e la influenza immediata della scuola veneziana e, strano a dirsi, al contatto con le correnti più fresche e più penetranti della vita intellettuale e del pensiero estetico di quel tempo, le quali poterono dirsi ben immedesimate in lui il giorno in cui egli si sentì abbastanza maturo e sicuro per proclamare che il linguaggio sublime dello scultore era il nudo, come la tragedia per lo scrittore, e che pertanto non gli riesciva di concepire la statua della maestà imperiale di Napoleone se non attraverso la maestà del nudo! E tuttavia il suo accostarsi al classicismo; il suo abbeverarsi costante alle fonti classiche, non diminuirono nè intralciarono la spinta formidabile della sua genialità verso opere ricche di elementi caratteristici personali; e non tolsero ai suoi capolavori l'animazione ch'è il frutto di una potenza di vita e di ispirazione tutta interiore.

VENEZIA. R. ACCADEMIA DI BELLE ARTI. - ERCOLE E LICA (GESSO DI A. CANOVA).

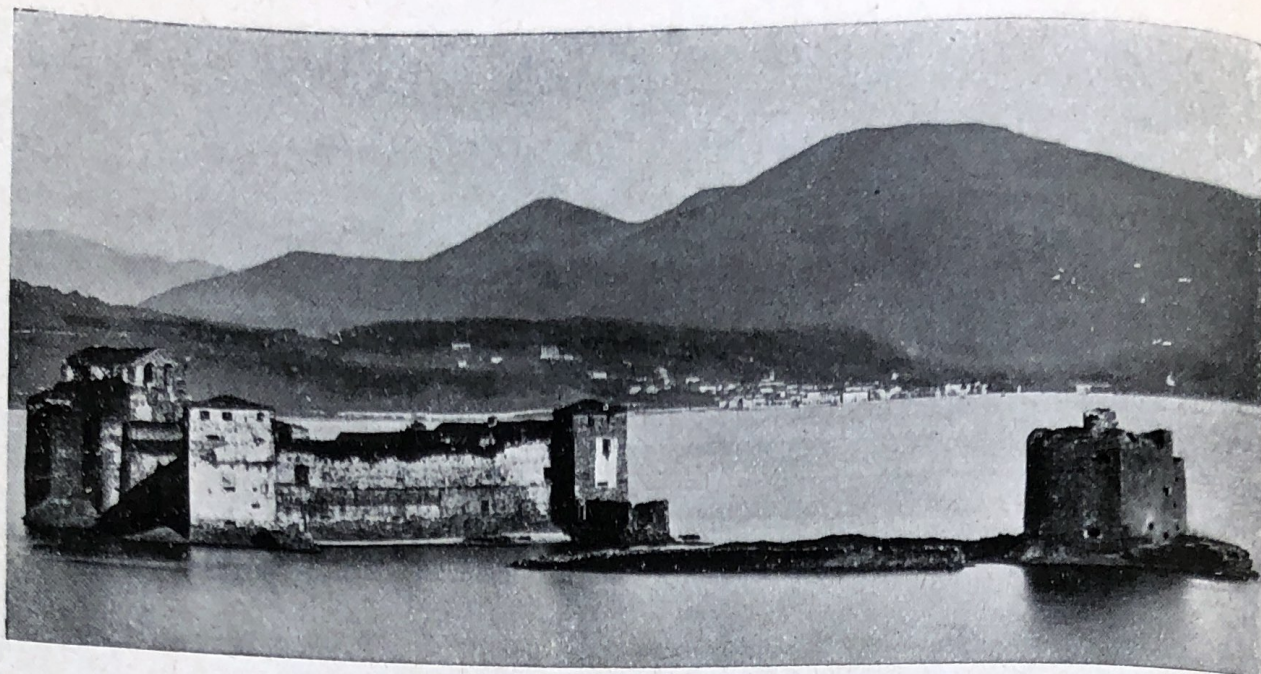
I clamori iperbolici che accolsero una dopo l'altra le statue e i gruppi suoi più celebri si spiegano proprio così; e così si spiega che oggi non meno di allora, nonostante le migliaia di riproduzioni e di deformazioni, nonostante il mutare delle scuole, delle teorie e delle predilezioni estetiche; nonostante lo scetticismo e la faciloneria che s'avvisano di diminuire la grandezza del Canova portandone l'opera sul piano di una furbesca imitazione dei Greci, le cose più abusate e più popolari, dall'*Ebe* alla *Venere;* dalle *Tre Grazie* all'*Amore e Psiche;* dal *Dedalo* all'*Ercole;* dalla figura di Paolina Borghese alle immagini di Napoleone, ci seducano sem-

L'INTERNO DEL TEMPIO DI CANOVA A POSSAGNO.

pre per il palpito trasfusovi nell'atto della creazione anche se non ci commovano più con i troppo raffinati caratteri di eleganza che presiedettero alla composizione, con la ricercatezza delle linee, con la leziosa cura onde furono insieme curati ed ammorbiditi i particolari. Così si spiega infine che quello tra gli aspetti che fu ritenuto il meno persuasivo, ai suoi tempi, dell'arte del Canova, il ritrattista sia venuto invece acquistando di rilievo e di importanza per lo scrupolo con cui l'artista, tentando dominare i preconcetti teorici si avvicinò spesso possentemente alla realtà, mentre è accaduto proprio l'opposto pei monumenti funebri, lo stile dei quali freddo ed arido ci sembra sempre più in contrasto con la concezione cristiana, fondamentalmente drammatica e romantica, della morte.

***

Che tumulto di ricorsi storici col centenario della morte del Canova! Quelle terre giulie perdute, ad esempio, e per le quali egli faceva voti, oggi ricongiunte alla Patria!... Ma spigolando circostanze di questo genere nelle cronache parallele delle due epoche si andrebbe avanti un pezzo. Piuttosto: Canova morì a Venezia nella casa del proprietario del Caffè Florian, mentre a Verona si teneva il grande congresso dei Sovrani che doveva dare, e non dette, la pace all'Europa. Nel centenario della morte è venuta la conferenza degli Stati a Genova che doveva dare, e l'ha data per sette mesi, la pace all'Europa. Si direbbe quasi che alle tappe decisive della umanità le ombre dei grandi della umanità non possano non essere presenti.

GINO DAMERINI.

(Fot. Alinari, Firenze).

GLI ISOLOTTI DI CANNERO COI RESTI DELLA VITALIANA. (*fot. Imperatori*).

IRE E RAPINE VERBANESI

Le storie e le cronache del Verbano (spesso trattasi di casi che non possono ascendere fino ai fastigi della storia e starnazzano, cupi o pettegoli, sul palude della cronaca) sono piene di narrazioni di rapine, di piraterie, di contese. Nè il Verbano è il solo dei laghi ad offrire tali episodi: anche il Lario e il Benaco furono commossi nella loro placidità azzurra da queste torbide violenze: e nel corso dei secoli sì l'uno che l'altro spesso presentano consapevoli od inconsapevoli analogie od anche sincronie di avvenimenti.

Sono sul Garda le contese fra Scaligeri e Visconti che turbarono per lunghissimo tempo le popolazioni del Lago, per terra e perfino per acqua, con un'armata di galeroni emula di quella di *ganzerre* capitanate da Giovanni di Oleggio nel 1340 contro Locarno ribelle ai Visconti. Sono sul Lago di Como le vicende alterne dell'Isola Comácina, ora divenuta per donazione di Re Alberto del Belgio dimora d'artisti; è dalla Comácina che Agilulfo nell'alterna lotta contro l'Esarcato e Roma, i due colossi del basso Impero, muove nel 591 contro il duca di S. Giulio d'Orta, Minulfo e lo uccide; è infine, parziale simiglianza nei de-

LAGO MAGGIORE.

Valle tra In ſca. — ſato, entra nel lago un'altro fiume, che corre dalla Valle Intraſca. Seguitando la riua del
Alquante ter re. — lago, ou'è un largo golfo, appar Bighinſolo, Viſà, & Eugiabio con altri luoghi, & contrade ſoggette alla dioceſi di Nouara. Ritrouaſi piu oltre un gombito del lago, ou'è la fo
Canero. — ce d'un fiume, che ſi ſcarica per quella in eſſo, & euui etiandio quiui Canero. Egliè posto queſto caſt. nella diletteuole pianura tutta piena di fruttiferi alberi, & maſſimamēte di Cedri, Limoni, Naranci, & d'altri buoni frutti. Quiui etiādio ſi cauano delicati, & ſoaui uini dalle uiti piātate ne' colli, che riſguardano ad Mezo giorno. In queſto luogo ſi piega la riua del lago. Nō molto diſcoſto da queſta riua, ueggōſi nel lago piu Iſolette ra
Malpaga iſola. — gunate inſieme, dette Malpaga. Nel qual luogo ui fu altre uolte edificato un fortiß. Ca
Mazzarditi — ſtello d'alcuni fratelli Beccari, dimādati Mazzarditi uſciti della piaggia di Canobio nomināndolo Malpaga, eſſendo morto Giouā Galeazzo Viſc. I. Duca di Mil Et ciò fatto, diuennero tanti potenti p le grā ladronarie che faceano ne' luoghi uicini, che paſſando Fed. 3.
Antonio. — Imp. di Germania, da Belinzona p andare à Roma à pigliar la corona Imperiale, ui ſe li fece incōtro Antonio, uno di quelli, cō una honoreuole, & gran cōpagnia, & molto magnificamente lo riceuè, & li preſentò di ricchi preſenti. Onde uedendo Federico tāta magnificenza il fece Cōte. Doppo intēdendo Filippo Viſc. Duca di Mil. le rubbarie, che faceano i detti Mazzarditi, ui mādò. 400, fanti ad aſſediar detto caſt. Et coſi lo tēnero aſſediato due anni cōtinoi, & mancandoli le coſe p il biſogno, ſi dierono al Duca ſaluo l'hauere, & le perſone. La onde quindi partēdoſi, parte d'eſſi paßò ad Intrà, parte à Varallo, & parte altroue. Allora il Duca Filippo fece roinar detta fortißima Rocca. Vero è che dop
Vitalliana. — po molto tēpo fece drizzare quiui un'altra Rocca Lod. Bonromeo, che fu nel 1519. nominandola Vitaliana, ſcriuendoli queſti uerſi nell'entrata di eſſa.

Vitaliana uocor Verbani turris in undis
Edita, primariæ nomina ſtirpis habens.
Me Ludouicus ſic Bonromeus in altum
Extulit, ut pateat Vitalianis honos.
Simq; locus fidis ſemper patefactus amicis
Hoſtibus, at noſtris ſim moribunda lues.

Poſcia paſſando per il profondißimo lago preſſo il precipitoſo ſaſſo, ilquale entra nella
Carmino. — acqua à ſimiglianza d'un Promontorio, uedeſi Carmino, luogo alto, & poſcia il bel tempio col monaſterio dedicato à S. Euſebio. Egliè queſta chieſa poſta ſopra un colle, uicino à
Borgo di Canobio. — Canobio. Paſſata la punta della ſaſſoſa rupe appare il Borgo di Canobio co i ſuoi porti

PAGINA DELLA «DESCRITTIONE DELLA ITALIA» DI FRATE LEANDRO ALBERTI BOLOGNESE, EDITA A VENEZIA NEL 1581, NELLA QUALE È FATTO CENNO AI MAZZARDITI.

stini, l'Isola Comácina che, armata contro Como vien da Como distrutta e nel 1175 colpita da Federico I col divieto di ricostruzione: maledizione paurosa ch'ebbero comune con la penombra medioevale le lontane città bibliche colpite dalla vendetta di Dio. È sul Lago Maggiore la lotta che sui primi del 1200 si combattè fra Novaresi e Vercellesi pel dominio su la Valle Intrasca; sono le imprese condotte da Luchino Visconti a mezzo il XIV secolo contro Locarno e Cannobio; nell'alta Ossola le incursioni dei valligiani, giù per i monti svizzeri, a preda di donzelle, di bestiame e di pascoli (poi le donzelle invescarono i predatori che rimasero di qua dalle Alpi e sorsero le comunità di Formazza), domate nel 1487 in uno scontro a Crevola di Ossola da Renato Trivulzio, congiunto del grande maresciallo d'armi, e da Gilberto Borromeo; le contese fra le fazioni nemiche dei Ponte e dei Brenni, i *bianchi* e *neri* dell'Ossola, rappacificati nel 1594 da Renato Borromeo; e poi affioranti dalle brume dell'evo medio e delle signorie, su dalle prime libertà comunali, e di sotto delle varie dominazioni, nostrane e straniere, episodi singoli e collettivi, di lotte nelle quali la febbre di dominio è unghiata per la preda e per l'offesa in una spesso inestricabile mescolanza di alte ragioni politiche e di basso lievitare di passioni.

Sulla strada grande della storia o per le petraje montane e per le rive malsicure dei laghi s'incontrano con diversi nomi e diverse vicende gli stessi episodi: quelli che un nostro buon antico cronista, Stazio Trugo Catalauno, nella sua operetta « Verbani lacus locorumque adiacentium chorographica descriptio » a calendisettembre del 1600 con commosso eloquio definiva:

scelestissima flagitia, tyrannidem, piraticas cursitationes, rapinas, homicidia ac foedissima quaeque....

(*fot. De Vecchi*).
VEDUTA DELLA TORRE DEL PALAZZO COMUNALE PARRASIO) DI CANNOBIO.

Non troviamo sugli altri laghi un così caratteristico ciclo di lotte da preda come sul Verbano.

Chi salga il Lago, fino al seno d'agrumi di Cannero, ben altro agrume può rievocare nei ferrigni, pittoreschi *Castelli* che su brevi isolotti fanno d'antemurale al sereno borgo solatio verso la Svizzera: castelli dal nome leggendario di « Malpaga », più storicamente « dei Mazzarditi » e, più storicamente ancora, perchè i ruderi risalgono solo a quella epoca, « dei Borromei ». Ma tant'è: la più vecchia e rapace dominazione dei bravacci di Cannobio soverchia la più recente e legalitaria possessione Borromea. Ora, infeudati ad una tribù di uccelli e ramarri, spauriti e rapidi, son vigilati a turno da un pescatore mite e sereno e dalla leggenda immite e procellosa.

Risacche di odii turbavano le quiete onde del piccolo mondo verbanese. Guelfi e ghibellini non riempivano l'aria di irose lotte sanguigne solo in Firenze, e nelle contese fra le maggiori e più famose castella lombarde, ma pure sui laghi, azzurri fin che vogliamo ma con uomini d'arme, fiocinatori di pesce ma ancor di prede migliori, riottosi ed inquieti.

Tra i Rusca o Rusconi, Franchino ed Ottone, ghibellini, e, per investitura di Giovanni Maria Visconti, principi di Como, vicarii

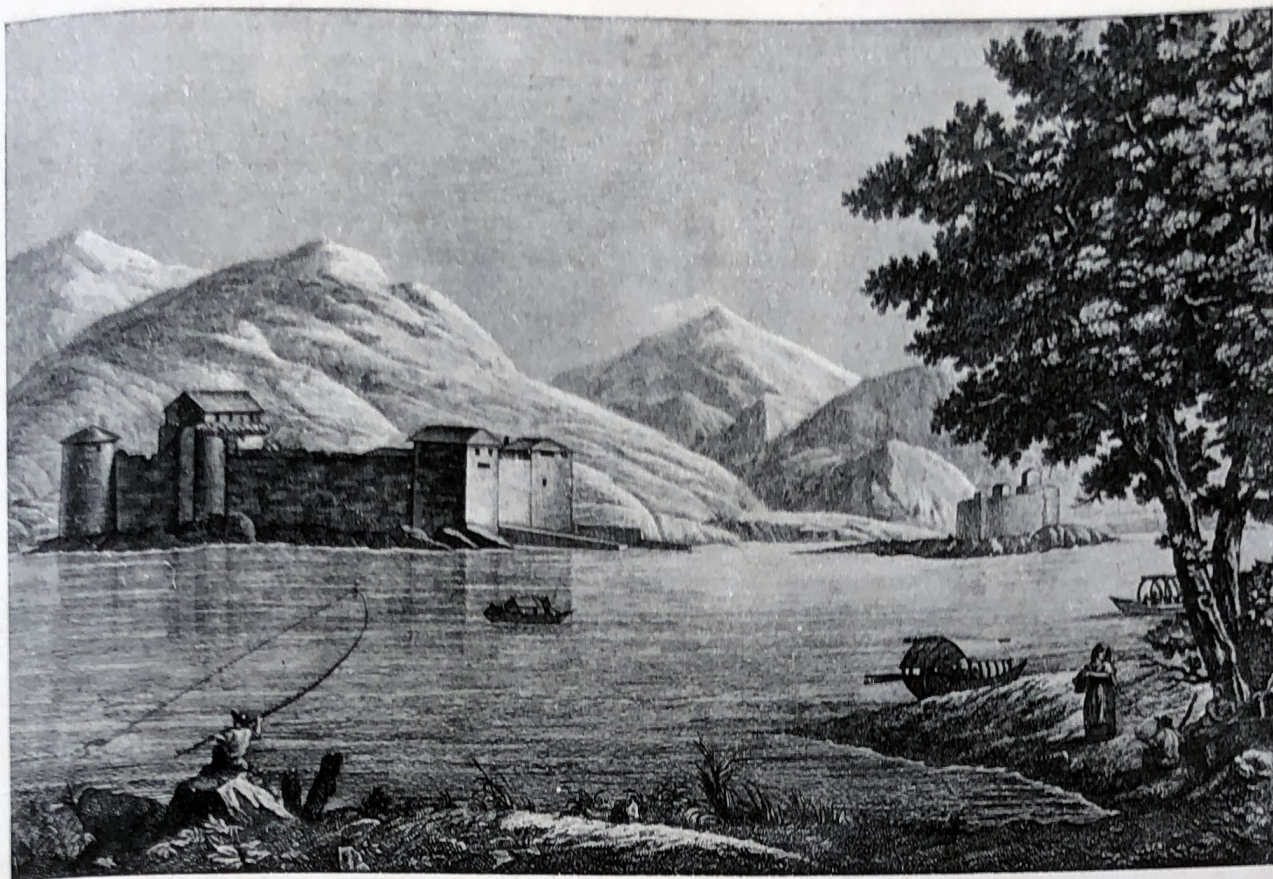
di Locarno e signori di Bellinzona, ed i Vitani, guelfi per la pelle e pur forti se anche sorretti da minori casate, erano litigi violenti e tregue d'armi più paurose dei litigi. Morto nel 1402 Gian Galeazzo Visconti gli era succeduto nel Ducato di Milano e nella Contea di Angera il primogenito Giovanni Maria. La successione, distogliendo nelle feste di investitura i vigili occhi ducali dalle terre verbanesi, scatenò una tempesta d'odii repressi.

(fot. Piero Boccardi).
VEDUTA DEL PARRASIO DI CANNOBIO.

Cinque bravacci, figli d'un beccaio cannobiese, Lanfranco Mazzardi da Ronco, di sorpresa si impadronirono del Palazzo della Ragione (Parrasio) di Cannobio e di un torrazzo sul vicino Sasso Carmino, vi si asserragliarono con altri del loro stampo e taglieggiando i pingui ed i meno pingui, violando monasteri e case, pulzellando, terrificarono per un paio d'anni quelle terre. Erano: Giovanolo, Beltramino, Simonello, Petrolo, meglio detto Sinasso (forse da Satanasso) e Antonio detto Carmagnola. L'ultimo, degno del primo.

Giovanolo si tolse a forza in moglie proprio la sorella d'un nemico, un guelfo Mandello, e il parentado fu solennizzato col radere al suolo ed ardere case e terre del malcapitato cognato. A beffa beffa. Poi al podestà stesso di Cannobio, giureconsulto Giacomo Pozzi da Vigevano, per sfida e sfregio rubarono e resero poi, guasta, la moglie. Imprigionarono e seviziarono sino a morte nella torre del Parrasio un Mazzirono, ghibellino ma che erasi fatto ardito di contrastare una loro più grossa ribalderia. Ed altri, quanti la prodiga leggenda si è fatta ad accumulare nella loro vita, anche oltre il ragionevole.

PORTICO DEL PARRASIO. (fot. Piero Boccardi).

Troppo breve divenuta alle loro scorrerie la cerchia dell'intimorita pieve di Cannobio, salirono fino ad Ascona e fino alla terra dei Rusca loro protettori, a Locar-

VEDUTA DEI CASTELLI DI CANNERO (*da una inc. del principio del secolo scorso*).

no. Scesero fino alla contea del Duca di Milano, per estrema temerarietà: ad Angera. Rapidi d'azione, crudelissimi - conservan storia e leggenda — nel dar morte.

I Vitani, supplicati dalle vittime dei Mazzarditi, mossero una volta in armi su Cannobio per domarli: ma questi, per quanto in un primo tempo sorpresi e soverchiati, aiutati poi dai Rusca, ai quali parve pericolosa per le loro case la spedizione punitiva dei rivali, riuscirono a rintuzzare l'attacco. Però l'offesa li fe' scaltri: capirono che la cosa poteva ripetersi in forze ed aver ragione di ogni resistenza. Il Parrasio, pur costrutto in ben squadrate pietre dal patrizio e capitano milanese Ugone Mandello durante la sua podesteria a Cannobio nel 1291, non parve loro più sufficiente fortilizio: così come il Sasso Carmino, pur dominante il seno di lago di Cannobio con una rupe superba, assolcata da un fondo burrone verso il borgo e dove nel 1332 Andreolo del Sasso aveva edificato l'oratorio di San Gottardo ancor oggi parzialmente conservato, sembrò prestar minore difesa agli eventuali assalti dei vendicatori.

Si divisero la vigilanza, e mentre Petrolo con parte dei suoi erigeva un castello a Traffiume, dietro Cannobio, il « Carmagnola » ne costruiva un altro sugli isolotti davanti a Cannero, taglieggiando per pietre, ferri e legnami i borghesi di Cannobio e dintorni; ivi annidava i suoi uccellacci e continuava a rapinare, più guardingo ma non meno ribaldo di prima.

Dovette succedere a Giovanni Maria, soppresso per congiura di cittadini milanesi sazi delle sue crudeltà senza limite, il più risoluto Filippo Maria perchè, dopo riconquistata Milano alla sediziosa dominazione di Ettore Visconti, sentisse anche la necessità, per la futura tranquillità stessa del suo ducato, di debellare i Mazzarditi. Il nuovo signore armò contro i predoni una regolare spedizione di 500 fanti al comando del capitano Giacomo Lonati: ma anche il valore e l'apparecchio militare di quest'ultimo non ebbero miglior fortuna di quanta non ne arridesse ai Lonati e, solo per fame, nel 1414 caddero prima Traffiume e poi le isole. Cessava così, dopo dieci anni di incontrastato dominio, la torva baronia dei Mazzarditi.

Come finirono essi e i loro castelli? Il Maccaneo, il Merula li fanno affogati per giusta ira di popolo dinnanzi alle dimore rase al suolo; ma la storia menziona una fine meno spiccia: i castelli furono smantellati, fors'an-

CHIESA DI S. GOTTARDO AL SASSO CARMINE. (fot. Piero Boccardi).

co rasi al suolo, ma i loro fieri abitatori non uccisi sibbene esiliati, e, dopo soli quindici anni, nel 1429, con un rescritto dello stesso Duca Filippo Maria, graziati e riammessi in patria.

Scomparvero poi nella notte dei tempi, come era scomparsa intanto la dominazione dei Rusca su Como, debellata dal Conte di Carmagnola, e quella dei Visconti su Locarno, e come scomparvero sotto la nuova costruzione Borromea i resti delle loro castella di Cannero.

⁂

Fu nell'autunno del 1519 che Ludovico Borromeo, allora signore di Cannobio, edificò sulle rovine di quel dei Mazzarditi un suo castello munitissimo a dimora e difesa. Divenuto inviso a Francesco Sforza, il duca « leonardesco » di Milano, per certi doni ed onori franciosi avuti in cambio di sospetti servigi, il Borromeo pensò ai casi suoi. E non pensò male: da pochi anni la « Vitaliana », così chiamata dal nome aborigeno borromeo,

« Vitaliana vocor Verbani turris in undis »

nel sereno distico latino che ne fregiava le mura, serrava in festa e ricchezza la crescente potenza Borromea, quando nel 1523 il capitano sforzesco Amilcare Visconti d'Aragona, governatore ducale del Lago Maggiore, mosse ad espugnarla.

Ma Ludovico, aiutato da valligiani dell'Ossola mandati da Lancillotto Borromeo e vettovagliato dai rivieraschi seppe resistere, e dopo due mesi d'inutile assedio il Visconti dovette togliere il campo e le cronache manoscritte dell'epoca narrano anzi che il poco fortunato capitano si sfogasse dell'insuccesso col mettere a sacco la terra di Cannero. Poi la « Vitaliana » non fa più parlar di sè. Morto nel 1527 il suo costruttore, il nome della casa illustre si trova legato ad altre isole: nel 1513 essendosi incominciati a edificare i meravigliosi giardini dell'Isola Madre e più tardi, nel 1620, il palazzo ed i giardini dell'Isola Bella.

Nel 1650 trova ancora breve menzione nella storia delle dominazioni verbanesi l'ormai oscura Vitaliana: poi, possessione senza più un volto suo proprio, in carte anche più recenti che registrano aridamente i lavori in essa fatti e le messi raccolte. Col Settecento non v'ha più traccia di nulla. Le isole davanti a Cannero, verde e pingue, sono mute.

Si serrano memorie e postierle, calano ombre e ponti levatoi, si intricano rovi ed ortiche.

Sulle mura che cadono rimane, come ultima traccia dell'antico fulgore, solo un pallido affresco venatorio che la muffa sfalda a poco a poco.

Ire e rapine sono sopite: sul Sasso Carmino, tutto verde e sole, scampana ai naviganti la campanella di S. Gottardo; sul Parrasio il maggior bronzo scande le ore al borgo tranquillo.

RENZO BOCCARDI.

le foreste dell'Italia Redenta

Con l'annessione delle nuove provincie l'Italia ha magnificamente arricchito il suo patrimonio forestale che, attraverso le vicende storiche della nostra vetusta terra, dovette subire rinnovate ed ingenti dilapidazioni. Ormai tutti gli italiani recatisi in amoroso pellegrinaggio a visitare le regioni redente, hanno potuto ammirare, specialmente nel Trentino e nell'Alto Adige, quelle immense distese di selve solenni e pittoresche ed hanno potuto confrontare questo spettacolo meraviglioso con lo squallore del nostro Appennino, particolarmente dell'Appennino meridionale che, spogliato del suo verde manto, mostra le tremende ferite della terra in preda all'azione demolitrice degli agenti naturali.

Per un complesso di cause d'ordine fisico ed economico-sociale, che sarebbe troppo lungo esaminare, ma tra le quali è doveroso riconoscere l'influenza degli ordinamenti del passato regime, nelle regioni della nuova Italia la proporzione tra superficie forestale e superficie produttiva del suolo è infatti superiore a quella che si verifica entro il vecchio confine, anche nella regione di montagna la quale, malgrado le continue devastazioni, è tuttora la più ricca di boschi. Infatti in questa regione la percentuale si aggira intorno al 28 % mentre nei nuovi territori essa raggiunge la media del 37,4 %, elevandosi da un minimo del 26 % nel Goriziano sino ad un massimo del 54 % nel Trentino. Ecco alcune cifre molto significative:

	SUPERFICIE IN ETTARI		
	Produttiva (a)	Forestale (b)	Rapporto (b:a)
1. Trentino	581.300	316.338	54 %
2. Alto Adige	604.300	283.021	47 %
3. Goriziano	257.000	67.589	26 %
a riportare	1.442.600	666.948	42.3%
riporto	1.442.600	666.948	42.3%
4. Trieste	8.600	2.213	26 %
5. Istria (comprese Cherso e Lussin)	477.700	164.402	34 %
	1.928.900	833.563	43.7%

Dunque, nel Trentino e nell'Alto Adige *una buona metà del territorio produttivo* è occupata dalle foreste. Questo solo fatto ci rivela l'enorme importanza economica e sociale del bosco in quelle regioni. Giustamente perciò scriveva il Serpieri: « Non è forse esagerato affermare che in non pochi distretti, soprattutto trentini, dal modo nel quale la Patria italiana saprà affrontare e trattare le questioni dei boschi, dipenderà in non piccola parte il primo atteggiamento di quelle popolazioni verso di essa » (1). Le ripercussioni della guerra sull'economia forestale trentina sono state purtroppo tanto gravi che oggi essa attraversa una gravissima crisi, di fronte alla quale si impone un'oculata e saggia opera governativa; ma su questo argomento mi soffermerò più avanti.

Le foreste della Venezia Tridentina.

Acutamente rilevava il Serpieri che l'italianità dei territori redenti si manifesta nella forma di proprietà del loro cospicuo patrimonio forestale. Infatti le foreste demaniali rappresentano, come nell'Italia dei vecchi confini, una estensione piccolissima, di fronte alla grande massa dei boschi comunali e privati.

(1) Tolgo queste parole dal volume: A. Serpieri - A. Vitale - *I boschi e gli ordinamenti forestali delle nuove Provincie* - Pubblic. del R. Istituto Superiore Forestale Nazionale, Firenze 1920.

FIG. I. - BOSCO DI VAL MOENA (TRENTINO).

Le proprietà collettive appartenenti ai Comuni hanno grande prevalenza nel Trentino dove fra tutte primeggia per importanza la grande Comunità Generale di Fiemme, comprendente undici comuni del Distretto politico di Cavalese, raggruppati in quattro quartieri.

In forza dei Patti Gebardini, conchiusi col vescovo Gebardo in Bolzano il 14 luglio 1110 e 13 luglio 1112, tale Comunità seppe mantenere la propria indipendenza attraverso i secoli, malgrado gli attacchi dei Vescovi di Trento e di alcuni feudatari, sino al 1807; essa costituiva quasi uno stato con propria giurisdizione, governato da uno « Scario » e dai « Regolani » dei Comuni.

Soltanto al principio del secolo XIX i bavaresi e quindi i francesi tolsero alla Comunità gli attributi politici, ma essa, come ente amministrativo, si mantiene tuttora. La sua proprietà ascende oggi a ben 20.582 ettari, dei quali oltre 11.000 di magnifiche foreste di conifere (fig. 1). Gli ingenti redditi della proprietà vengono divisi fra i varii Comuni in parti proporzionali e la Comunità, lungi dal depauperare il cospicuo patrimonio (come purtroppo avviene in tanti nostri beni collettivi) ne cura il sempre maggiore incremento; ne fanno fede le ordinate utilizzazioni boschive, secondo i piani di assestamento compilati dalle autorità forestali dello Stato, i rimboschimenti, le costruzioni di nuove strade, l'impianto di numerose segherie (1).

Altre grandi proprietà collettive nel Trentino sono: la magnifica Comunità di Ampezzo (Cortina), di oltre 14.000 ettari, gli estesi complessi boschivi comunali della Valle di Non e della Val di Sole, dove esistono Comuni possessori di 10.000 e anche 15.000 ettari; la grande selva comunale di Campiglio la foresta comunale di Lavarone, ecc., ecc.

A queste immense selve, che ricoprono i fianchi delle pittoresche vallate trentine, si aggiungono i boschi di proprietà demaniale, che, se in rapporto alle foreste comunali sono di estensione limitata, rappresentano per se stessi un prezioso patrimonio; infatti nell'Alto Adige occupano oltre 5000 et-

(1) Debbo queste notizie alla cortesia dell'Ispettore Superiore Forestale comm. Alberto Vitale e dei colleghi trentini ing. Lanzingher e ing. Minghetti, che qui ringrazio vivamente.

FIG. 2. - GRUPPO DI PINI CEMBRI A LAVAZÈ (M. 1800).

tari e nel Trentino ed Ampezzano si estendono su circa 8000 ettari. Le foreste demaniali dell'Alto Adige sono quelle di Làtemar, di Tirolo (Merano), di Passiria e Sulden nel distretto di Bolzano; quelle di Chiusa, Wilnöss e Sterzing (Vipiteno) nel distretto di Bressanone.

Nel Trentino sorge il grande gruppo di foreste demaniali di Cadino, Paneveggio, San Martino di Castrozza e Caoria le quali si estendono dall'alto bacino del Travignolo lungo il versante sinistro dell'Avisio, sino alla parte media del suo corso (Val di Fassa e Val di Fiemme).

Questo enorme complesso di foreste comunali e demaniali, che si arricchisce di altre numerose foreste private, forma nella Venezia Tridentina un inestimabile patrimonio boschivo abbracciante una superficie totale produttiva di circa seicentomila ettari; dico inestimabile non tanto per il suo cospicuo valore finanziario, quanto per le sue benefiche funzioni protettrici del suolo e regolatrici delle acque, e per la sua maestosa infinita bellezza.

Predominano in queste selve le grandi conifere: picee, abeti, pini, larici che innalzano al cielo i loro fusti altissimi e schietti ed imbalsamano l'aria con l'effluvio della resina; sulle più alte vette, sui dirupi esposti ai venti sorgono robusti i larici ed i cembri che con le chiome pittorescamente contorte e deformate affermano la secolare lotta contro l'impeto delle bufere.

Tra le più stupende foreste di conifere del Trentino voglio ricordare quella di Paneveggio (figg. 3 e 4) dove gli abeti rossi si slanciano sino a 60 metri di altezza quali immani colonne di un fantastico tempio. Il legname di queste selve è celebrato sin dai più antichi tempi; la Repubblica di Venezia da esse traeva le antenne per le sue navi gloriose. Ma una particolare caratteristica dell'abete di Paneveggio sta nella grande frequenza del legname di risonanza, cioè di quel legname privo di nodi, a fibra sottile, uniforme e diritta, che serve per la fabbricazione di strumenti musicali.

Nell'Alto Adige una delle più belle foreste è quella di Làtemar che si specchia nell'az-

zurro lago di Carezza (Karersee). Sulle alte pendici dei massicci dell'Ortler, Weisskugel e Scotenna si ergono sino all'estremo limite della vegetazione arborea (2300 metri) selve di larici e cembri che, essendo rispettate come boschi di protezione, mantengono il pittoresco carattere della foresta naturale. La predominanza delle conifere raggiunge il massimo nell'Ampezzano e nei distretti di Primiero, Cavalese e Cles; qui le maestose foreste di abeti e larici coprono, alternate a pascoli e prati di smeraldo, i fianchi delle vallate e le pendici degli imponenti massicci dolomitici, le cui nude vette sovrastano come torri immani la cupa massa della foresta, con uno splendido contrasto di colori che costituisce la singolare caratteristica del paesaggio. Invece nei distretti di Rovereto, Riva e Tione, alle foreste di conifere si alternano le faggete, per lo più tenute a ceduo; poi querce, carpini ed altre latifoglie.

FIG. 3. - LA FORESTA DI PANEVEGGIO LUNGO LA STRADA DEL PASSO DI ROLLE, NELLA MAGNIFICA VESTE INVERNALE.

La produzione legnosa di questa ingente massa boschiva è cospicua, sebbene nelle più elevate regioni montane il breve ciclo della vegetazione non consenta rapidi accrescimenti. Si calcola che le sole fustaie della Venezia Tridentina abbiano un incremento medio annuo di mezzo milione di metri cubi di legname da opera, senza cioè contare la legna da ardere prodotta dalle fustaie stesse e dai cedui semplici e composti.

Vale a dire che tale ingente quantità di legname può essere utilizzata ed asportata annualmente senza compromettere il patrimonio legnoso; e difatti, nel periodo prebellico, ogni anno si utilizzava nella Venezia Tridentina una massa legnosa che si aggirava appunto sul mezzo milione di metri cubi. Durante la guerra, la mancanza di mano d'opera ed altre difficoltà di ogni genere impedirono le normali utilizzazioni; si accumulò per conseguenza una riserva di legname che, cessata la guerra, venne rapidamente tagliata e lavorata. Non basta. In seguito alle devastazioni prodotte dalla guerra, all'abbandono in bosco di numerosi tronchi abbattuti, è sopravvenuta una grande invasione di insetti distruttori di selve (bostrici) che hanno condotto a morte migliaia e migliaia di alberi.

Naturalmente questi debbono essere utilizzati, per l'igiene del bosco e per realizzare il valore del legname.

Queste straordinarie utilizzazioni, che ai visitatori delle vallate Trentine si rendono evidenti colle enormi quantità di tronchi fluitati nei fiumi, condotti nelle risine e nei canaloni, accumulati presso le segherie e le stazioni ferroviarie, hanno suscitato e suscitano tuttora giudizi quasi sempre errati.

Da un lato si strilla per la devastazione dei boschi trentini che l'Austria aveva saputo conservare e che l'Italia lascia distruggere, dall'altro si decanta la grande ricchezza di legname di queste regioni, che da sole potranno bastare a sopperire al fabbisogno di legname dell'Italia. A dimostrare la serietà di questa asserzione, basti dire che l'Italia consuma normalmente più di tre milioni e mezzo di metri cubi di legname, dei quali mezzo milione si ricava dalle foreste entro i vecchi confini.

Resta dunque e resterà ancora per parecchi anni un «deficit» di due milioni di metri cubi, perchè la Venezia Tridentina ne produce — come abbiamo detto — mezzo milione e mezzo la Giulia.

Sta il fatto che si ha oggi una momentanea sovrapproduzione la quale però, in seguito alla concorrenza del legname di provenienza austriaca, boema e jugoslava, ha posto in una difficilissima crisi i produttori e gli industriali di legname della Venezia Tridentina.

Non posso entrare, qui, in dettagli circa i rimedi a tale crisi, della quale il nostro Governo si interessa molto seriamente. Certo però è suo obbligo di intervenire energicamente nella lotta contro l'invasione dei bostrici, che, se non ha assunto la tremenda gravità manifestatasi sull'altipiano di Asiago, costituisce una seria minaccia per le bellissime foreste della Venezia Tridentina.

Le foreste della Venezia Giulia.

In questa regione tanto varia, anche l'aspetto della foresta risente delle differenti condizioni d'ambiente fisico; infatti dall'aspro clima delle Alpi Carinziane, ornate da severe foreste di conifere, si va all'azzurro cielo dell'Istria ove fioriscono il lauro ed il mirto.

Anche nella Venezia Giulia la proprietà forestale appartiene in gran parte ai comuni, ad Enti morali e privati; infatti la proprietà demaniale si restringe a soli 13.000 ettari in confronto ad una superficie boschiva totale di circa 234.000 ettari.

FIG. 4. - BOSCO MATURO DI ABETI NELLA FORESTA DI PANEVEGGIO.

La estesissima proprietà forestale privata, a sua volta, predomina su quella comunale, raggiungendo in Istria il 71 % della superficie boschiva.

Lo Stato però possiede forse le più belle foreste della Venezia Giulia.

Nella pittoresca regione della Carinzia lo Stato italiano ha oggi la sua più grande foresta: quella di Tarvisio-Weissenfels (Roccalba), che si estende imponente su quasi

FIG. 5. - SCENA DELLA VITA IN FORESTA. PIAZZA DI «CONTAMENTO» AL CANTON, NELLA FORESTA DI CADINO.

23.000 ettari; di questi però circa la metà son coperti da bosco e la restante superficie è data da imponenti nudi massicci di rocce arcaiche, dolomie, calcari e scisti (fig. 6).

Le foreste sono costituite da bellissime fustaie di abeti (figg. 7 e 8), larici e faggi; soprattutte magnifiche le abetine di Mösel, situate sulle più basse pendici del Mangart, ad est di Tarvisio.

Nel Goriziano si estende grandiosa su circa 8900 ettari dell'aspro e carsico altipiano di Ternova, la celebre foresta che ne porta il nome (fig. 9). Predominano qui le maestose faggete con fusti diritti e privi di nodi, che forniscono legname pregiatissimo; non mancano però bellissime abetine e pinete. La guerra è passata su questa selva, che ancora oggi ne mostra le ferite; più in basso però, attorno Gorizia, la furia guerresca fu ben più terribile e qui sorgono soltanto i miseri resti di due foreste consacrate dal sangue dei nostri soldati: il Sabotino ed il Panovizza, dove ferve og-

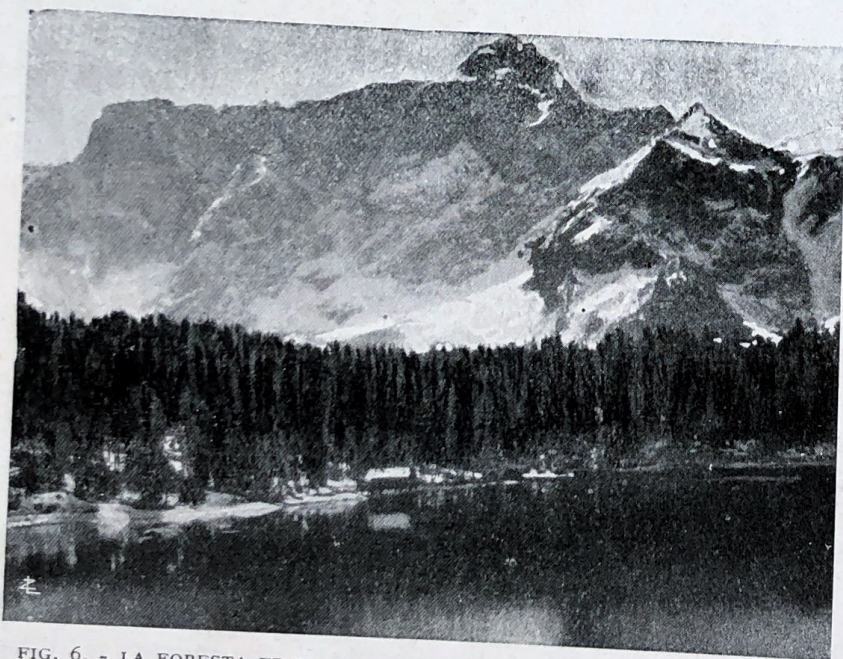



FIG. 6. - LA FORESTA ED IL LAGO SUPERIORE DI WEISSENFELS (ROCCALBA).

FIG. 7. - TARVISIO. NELL'INTERNO DI UNA ABETINA.

gi amorosa l'opera di ricostruzione. Se dall'altipiano di Ternova procediamo in direzione della Carniola, giungiamo ai confini di un'altra foresta demaniale, quella di Idria, che alla prima si allaccia formando un unico complesso boschivo stendentesi dalla valle dell' Isonzo sin presso lo spartiacque delle Alpi Giulie. Quasi tutta la produzione legnosa di questa selva, che occupa una superficie di 7500 ettari circa, è inghiottita dalle celebri miniere di mercurio. Anzi negli antichi tempi la foresta costituiva un unico patrimonio con le miniere ed era sottoposta con queste ad una medesima amministrazione.

Termino questa breve affrettata rassegna delle foreste demaniali Giulie ricordando la storica foresta di Montona situata nella valle del Quieto in Istria: grande fustaia di querce, olmi e frassini, già appartenente alla Repubblica di Venezia che le aveva imposto il glorioso nome di *Bosco S. Marco* e ne traeva il legname occorrente alle sue flotte ed ai suoi palagi. Poi, la suggestiva foresta di S. Michele di Leme, con la sua vegetazione sempreverde della macchia mediterranea specchiantesi nelle azzurre acque del canale marittimo che, a guisa di fjord, si interna nella costa istriana, per circa 12 chilometri, fra alte, deserte pareti boscate. Si vedono ancora qui le rovine del convento di Leme eretto dall'Eremita S. Romualdo, il quale poi pellegrinò sino a Camaldoli e vi fondò l'ordine monastico dei bianchi Camaldolesi, tanto benemeriti della nostra selvicoltura.

Tralascio di accennare particolarmente ad altre minori foreste demaniali come pure a quelle di privati e di Comuni, limitandomi ad una rapida sintesi: dalle dirupate pareti dell'Isonzo coperte di ombrose faggete alle feraci colline del Goriziano coi loro boschi rigogliosi di querce e di robinie che macchiano i campi e le vigne; dalle alte cupe abetine della Carniola scrosciante di fresche acque, all'aspro altipiano abitato dai Cici, popolo di boscaioli e carbonai che vive in piccoli villaggi solitari tra le immense faggete; dalla ridente vallata della Bisterza tutta punteggiata di ameni boschetti alternantisi ai prati ed ai filari di susini, ai pianori monotoni della penisola istriana coperti di cedui di quercia frammezzati da qualche pineta.

FIG. 8. - SCENA INVERNALE NELLE ABETINE DELLA FORESTA DI TARVISIO.

FIG. 9. - FORESTA DI TERNOVA. CASA FORESTALE A DOL.

Tutti questi svariati tipi di bosco della Venezia Giulia forniscono annualmente una massa legnosa non trascurabile, che si calcola di circa 457.000 metri cubi; però, a differenza dalla produzione trentina, si tratta in gran parte di legna da fuoco e da carbone, riducendosi il legname da opera a poco più di 50.000 m³.

Non potrei terminare questi fugaci accenni senza ricordare la meravigliosa opera del rimboschimento del Carso Goriziano, Triestino e Istriano: una delle più belle vittorie della tecnica forestale e della pertinacia umana sulle avversità della natura. Essa venne iniziata dal Comune di Trieste fin dal 1842; dopo un'alternativa di successi e di sconfitte fu condotta vigorosamente innanzi nell'ultimo trentennio, e, quando scoppiò la guerra, oltre 9300 ettari di pietraie già aride e brulle erano coperti da belle e promettenti pinete (fig. 10). In molte di queste le gloriose armate del Carso hanno visto abbattersi il tremendo uragano della guerra; ma esse risorgeranno più belle e rigogliose, perchè i forestali italiani intendono così non solo riconsacrare la vittoria della tecnica, ma anche onorare con perenne monumento la memoria dei nostri Eroi.

ALDO PAVARI.

FIG. 10. - LA PINETA BURGSTALLER-BIDISCHINI A OPCINA (TRIESTE).

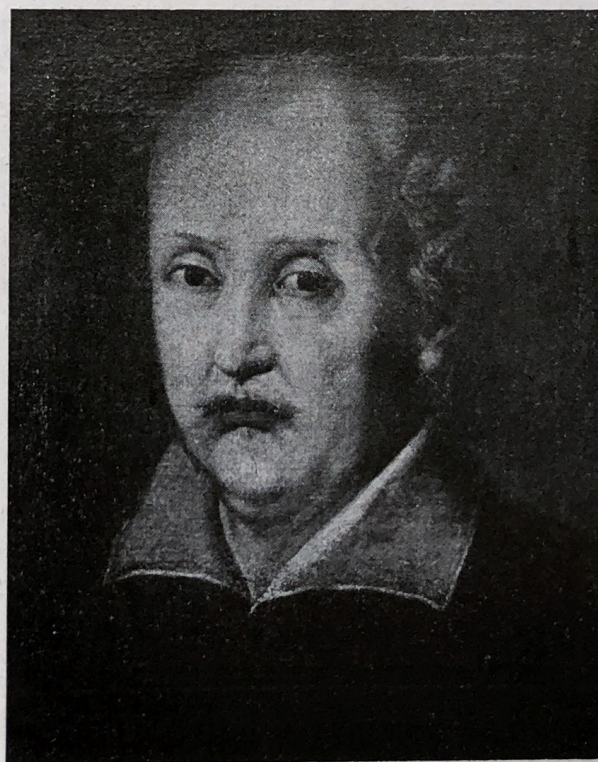
L'AMBROSIANA

Dell'Ambrosiana si è molto parlato lo scorso febbraio, in tutto il mondo, quando il cardinale Ratti (che ne era stato per alcuni anni uno dei Dottori e poi il Prefetto) venne elevato alla dignità pontificale. Ma, come bene osserva il dotto successore, mons. Gramatica, per quanto se ne sia molto discorso, v'è una parte di storia dell'antica e gloriosa istituzione milanese che è nota a ben pochi e che pur presenta alcuni lati molto interessanti. Come pure a troppo pochi è noto che esiste una crisi dell'Ambrosiana: una crisi di spazio determinata dall'accumularsi in essa di preziose collezioni, frutto di munifici legati. Si impone un ampliamento e un riordinamento del vetusto Palazzo e giustamente fu detto che tra le forme di omaggio più care al novello Pontefice si potranno annoverare i contributi a quest'opera a cui Egli aveva dato tanta parte della sua nobilissima attività di studioso.

D. BUSSOLA. LA FILOSOFIA.

QUANDO si dice Ambrosiana il pensiero dei Milanesi non ignari delle grandezze della loro città corre naturalmente alla ricca Biblioteca e alla Pinacoteca, che hanno la loro sede in un palazzo dalle linee severe eretto in uno dei posti più centrali della capitale lombarda; ma ben pochi si rendono conto delle origini della vecchia istituzione e della influenza da essa esercitata nel campo della coltura letteraria ed artistica. Chi per esempio sa che l'Ambrosiana fu tra l'altro sede di una scuola d'arte, di una accademia di pittura, di scoltura e di architettura?

Anche dopo le suggestive pagine del romanziere lombardo essa rimane per la maggior parte ravvolta in una penombra piuttosto leggendaria, dalla quale sarebbe tempo che uscisse, non foss'altro per illustrare una delle pagine più interessanti, non solo della biografia del fondatore di essa, ma altresì della storia di Milano.

Il Cardinal Federico Borromeo, senza essersi mai atteggiato a collezionista o a bibliomane, fu un fortunato raccoglitore di libri e di quadri. Per lui, spirito illuminato e di intenti eminentemente pratici, il libro e l'opera d'arte non rappresentavano, come l'oro nel forziere dell'avaro, un valore a sè e neppure un oggetto prezioso destinato a soddisfargli la vanità o a decorargli le pareti delle sale e rendergli più fastoso l'avito palazzo. Essi dovevano essere principalmente destinati alla pubblica utilità, e perciò disposti in modo che gli studiosi e i cultori d'arte potessero trarne il maggiore profitto. Attenendosi a siffatte norme, come osserva argutamente il Manzoni là dove parla della Biblioteca Ambrosiana (*Promessi Sposi, cap.* XXII), il Borromeo avea procurato che i suoi « libri fossero esposti alla vista del pubblico, dati a chiunque li chiedesse e datogli anche da sedere, e carta, penne e calamaio per prendere gli appunti che gli potessero abbisognare; mentre in qualche altra insigne biblioteca pubblica d'Italia i libri non erano nemmeno visibili, ma chiusi in armadi, donde non si levassero se non per gentilezza dei bibliotecari, quan-

IL CARD. FEDERICO BORROMEO
(da un quadro esistente all'Ambrosiana).

ANDREA LANZANI (SEC. XVII). LA TRASLAZIONE DELLE RELIQUIE DI S. CALIMERO.

do si sentivano di farli vedere un momento: di dare ai concorrenti il modo di studiarli, non se ne avea neppure l'idea ».

Così, se nella decorazione dell'aula massima o sala di lettura della sua biblioteca il Borromeo volle che prevalessero nel fregio superiore le effigi dei più noti rappresentanti della perfezione cristiana fatte espressamente copiare a Roma e altrove e attinte ai più autorevoli modelli; se tutto attorno al ballatoio dispose un'altra serie di ritratti di uomini grandi cavati in massima parte per opera di Giovanni Battista Crespi dalla galleria che Paolo Giovio avea riunito nel suo Museo di Como, fu specialmente perchè all'occhio dei frequentatori della Biblioteca fossero presenti i ricordi dei personaggi che più si distinsero nella virtù e nel sapere, per essere poi sprone ad emularne la vita e a seguirne gli esempi. Per Federico Borromeo l'arte per l'arte non deve avere avuto ragione di essere: apprezzandone la forza altamente educatrice volle che l'arte fosse un mezzo di elevazione morale, non già fine a se stessa.

Questo tributo e questo omaggio equilibrato e razionale reso alle arti rappresentative si rivela in forma assai chiara e precisa nella sua copiosa corrispondenza conservataci all'Ambrosiana. In essa molti sono gli artisti che entrano in scena per offrire oggetti d'arte o per rispondere a richieste di quadri, e dal modo, con cui le offerte sono accolte e le domande fatte, emerge lo scopo altamente pratico, a cui erano destinate le ricche collezioni che si venivano facendo. Sono tipiche a questo proposito le lettere scambiate con Giovanni Brueghel detto Velours, dove per esortarlo a far meglio e a superare, se era possibile, se stesso, il Cardinale ricorda al pittore prediletto che i quadri da lui mandati saranno destinati ad una accademia del disegno per pittori e scultori che egli aveva in animo di fondare.

Che se in ordine di tempo la Biblioteca Ambrosiana venne prima della Accademia; se per circostanze affatto speciali questa non ebbe la durata e la vitalità dell'altra; se, soprattutto per ragione dello sviluppo conseguito dalla Biblioteca e per la grande congerie di manoscritti e di libri stampati in essa raccolti, e altresì per la maggiore generalità dell'uso, questa si impose assai più alla ammirazione del pubblico, non si può dire che nella intenzione del Borromeo siasi affacciata

AMBROGIO BESOZZI (SEC. XVII). FEDERICO BORROMEO CREATO CARDINALE.

prima della Accademia. È assai verosimile, per non dire certo, che ambedue si presentarono alla mente di lui nello stesso tempo, come due forme diverse di un'unica concezione eminentemente utilitaria, come due stadii simultanei di un unico piano. Trovandosi egli a Roma, in quel grande emporio di opere d'arte, nella assidua familiarità e consuetudine di letterati e di artisti; assillato dal desiderio costante di emulare, e in qualche modo di completare l'opera di riforma del suo santo cugino Carlo Borromeo, a cui stette tanto a cuore la formazione del clero e per essa l'educazione del popolo; rendendosi conto del contributo che le arti belle, contenute entro determinati limiti, poteano prestare alla formazione degli animi e a dare espressioni più appropriate e più degne alle manifestazioni del culto divino, egli concepì la prima idea della Biblioteca e della Accademia e la venne man mano elaborando e maturando e ne iniziò almeno fin dal 1593 l'attuazione, raccogliendo libri e quadri che convogliava a Milano per tenerli poi in serbo per il momento opportuno. In pari tempo cercava, ovunque gli venisse fatto, regole e costituzioni d'altre biblioteche o accademie, come per esempio, quelle degli Accademici Esotterici e degli Avvivati di Bologna modellate a loro volta sulle regole delle Accademie di Roma e di Firenze, per adattarle al proprio caso e usarne per compilare le norme della sua istituzione.

La Biblioteca e l'Accademia d'altronde si presentano con grandi analogie e affinità fra loro e strette da vincoli comuni.

Non solo fu disposto che ambedue prosperassero all'ombra di un unico tetto; ma si volle che il Bibliotecario facesse in perpetuo parte della presidenza dell'Accademia; e a quel modo che l'Accademia si presentava come una grande raccolta di opere d'arte, donde gli Accademici doveano trarre ammaestramenti e ispirazione; così nella Biblioteca il Collegio dei Dottori col suo numero esuberante, colle sue esercitazioni periodiche, colle costituzioni intese a regolare, eccitare e intensificare lo studio, col collegio trilingue destinato a sopperire, a guisa di seminario, gli elementi necessari al rifornimento dei quadri del personale, si presentava sotto forma di vera accademia. Anzi solamente a questo patto possono essere intese certe riserve eccessive, riguardanti la custodia

NELLA BIBLIOTECA: LA SALA DEI RITRATTI.

D. BUSSOLA.
LA GIURISPRUDENZA.

dei cataloghi e l'uso delle opere manoscritte: riserve che altrimenti sarebbero in contrasto troppo stridente collo spirito altamente liberale del fondatore. A quel modo che i quadri e i disegni erano depositati nella Accademia principalmente per esservi studiati ed imitati dagli Accademici; così le opere rare e i manoscritti della Biblioteca dovevano prima che ad altri fornire ai dottori materiale adatto ai loro studi e venire per loro mezzo divulgati e fatti conoscere. Di più la stessa premura di mandare in giro persone per raccogliere libri d'ogni genere a incremento della Biblioteca, si ebbe anche per dare incarico a persone competenti di fare incetta di quadri e di oggetti d'arte. Tra l'altro nel carteggio di Federico Borromeo leggesi un rapporto inviatogli da Venezia dall' Arcidiacono del Capitolo Metropolitano Mons. Alessandro Mazenta, il quale, avendo dovuto recarsi colà per ragioni di famiglia, ebbe l'incarico dal Cardinale di fare raccolta di quadri del Tiziano, dello Schiavone, del Giorgione e d'altri ancora. Finalmente la influenza che esercitò la istituzione della Biblioteca sull'animo ben disposto dei Milanesi, i quali andarono a gara nell'arricchirla e nel rifornirla di libri, l'esercitò anche la fondazione della Accademia. Attratti dal nobile esempio di magnanimità e di munificenza veramente regale, molti seguirono il Cardinale nella via tracciata, e noi sappiamo di famiglie che affidarono al Borromeo oggetti d'arte, perchè ne usasse per i suoi scopi altamente benefici. Basterebbe ad illustrare l'efficacia della grande iniziativa il Cartone di Raffaello della Scuola di Atene, che è la gemma più preziosa della pinacoteca Ambrosiana. Esso venne prestato dal conte Fabio Visconti Borromeo alla Accademia, e

G. B. SASSI, PITTORE E SOCIO DELL'ACC. AMBROSIANA (SEC. XVIII).

finì poi per esservi ceduto definitivamente per sole 600 lire imperiali, somma che sarebbe stata anche per quel tempo troppo esigua, qualora non si volesse rendere omaggio alla generosità della nobile famiglia, che se ne privò per accrescere il prezioso patrimonio dell'Ambrosiana. Analoga origine e analogo scopo ebbe più tardi il dono del Codice Atlantico e degli altri manoscritti Vinciani dovuti alla generosità del conte Galeazzo Arconati; e per tacer d'altro la donazione di Sebastiano Resta della *Galleria portatile,* splendida raccolta di disegni dei più celebri pittori italiani.

Mentre però la Biblioteca fin dal dicembre 1609 fu un fatto compiuto e cominciò a funzionare, l'Accademia entrò nel campo della pratica attuazione soltanto dopo il 1618, dopo che il Cardinal Federico, avendo richiamato e completato i codicilli del 1607 e 1611, con atto pubblico fece donazione alla Ambrosiana delle sue pitture e disegni. Con ciò egli costituiva il nucleo principale della futura Pinacoteca e dotava la istituenda Accademia di un materiale didattico di primissimo ordine. Il documento contiene la enumerazione e la descrizione sommaria degli oggetti donati; e bisogna convenire che poche donazioni uguagliarono nella giusta estimazione dei competenti il valore di quella del Borromeo, soprattutto quando la si consideri in relazione anche degli altri cospicui donativi aggiuntivi più tardi dallo stesso Cardinale e che ancora si possono ammirare nella Pinacoteca Ambrosiana.

L'accademia formalmente eretta con istrumento pubblico in data del 25 giugno del 1620 ebbe apposita sede accanto alla Biblioteca e dentro lo stesso recinto, in una piccola sala destinata specialmente allo studio del nudo, e in due altre sale più grandi illuminate ciascuna da un'ampia finestra aperta nel muro del fronte meridionale al disopra della cornice, su cui è impostata la vôlta. Queste due sale furono costruite tra il 1618 e 1625, su disegno e sotto la direzione di Fabio Mangone, al posto delle demolite Scuole Taverna, così chiamate da quello Stefano Taverna che nel 1497 le avea fondate a beneficio dei fanciulli poveri della città.

L'Accademia restava così separata dalla sala più settentrionale della Biblioteca soltanto da quel piccolo orto o giardino, in mezzo al quale fu poi eretta la tipica fontana fatta con lamiera di rame a foggia di palma, che ancora si vede nel cortile dell'Ambrosiana, e dalle cui foglie spioventi si facevano scaturire acque abbondanti, quasi in segno di speciale letizia nei giorni di grande solennità.

AMBROGIO BESOZZI, PITTORE, ARCHITETTO, INCISORE, SOCIO DELL'ACC. AMBROSIANA (SEC. XVII).

Delle due sale la più occidentale serviva per la pittura, l'altra per la scoltura e ambedue si aprivano ad accogliere i giovani che affluivano a Milano per formarvi la loro educazione artistica. Infatti sotto la scorta dei più provetti, stimolati dalla mutua emulazione e da premi assegnati ai più diligenti e distinti, sorretti dal consiglio e dai precetti dei maestri dell'arte, ammaestrati da lezioni e discorsi tenuti periodicamente da persone idonee, suggestionati dalla visione continua dei più puri modelli e dei capolavori dei migliori artisti, sotto il governo di norme sagge e sicure, quivi attendevano con metodo e assiduità a compiere il proprio tirocinio.

D. BUSSOLA. LA MEDICINA.

Così pel corso di quasi due secoli l'Accademia Ambrosiana fu la vera scuola d'arte di Milano, e in essa vennero formandosi gli uomini migliori nelle arti rappresentative. L'elenco di costoro più di qualsiasi narrazione verrebbe a dimostrare come anche in ciò, che può sembrare secondario, la intenzione del Borromeo sia stata coronata da successo. Con questa sua Accademia egli riuscì a tener vivo il fuoco sacro e ad allacciare al secolo di Leonardo il periodo neoclassico del primo ottocento. Se nei secoli XVII e XVIII Milano non fu seconda ad altri centri artistici; se non decadde dalla sua gloria; se nei suoi Musei e nelle sue Chiese poterono figurare non poche gemme di indiscusso valore, lo si deve ai due Crespi, Giovanni Battista e Daniele, ai Procaccini, al Morazzone e per tacer d'altri a Antonio Busca, ai Nuvoloni, ai Legnani, al Lanzani, al Besozzi, al Maccagni, al Gilardi, al Sassi, ecc. membri della Accademia Ambrosiana. Se il nostro Duomo non cessò di popolarsi di statue e continuò ad essere un centro artistico, a cui converse l'attività di molti, ne va dato il merito a Carlo Biffi, a Giovanni Battista Volpino, a Dionigi Bussola, a Giuseppe Rusnati e ad altri che di quella Accademia furono maestri e allievi. Lo stesso dicasi della scuola di architettura sorta sotto la direzione di Fabio Mangone e che diede fra gli altri allievi Filippo Biffi, Cesare Pescina, Francesco Castelli.

D. BUSSOLA.
LA MATEMATICA.

Che se coll'andar del tempo essa finì col decadere della sua primitiva attività e dopo il 1776, al sorgere dell'Accademia di Brera provvista di ben altri mezzi e sorretta dall'appoggio dei potenti, l'Accademia Ambrosiana finì per eclissarsi, non finì però di aver diritto alla riconoscenza cittadina, tanto più dopochè, grazie a nuove donazioni e ad un ordinamento più razionale, si potè convertire l'unica sala riservata da principio alla pittura in una vasta pinacoteca, non indegna di figurare fra le migliori d'Italia e del mondo.

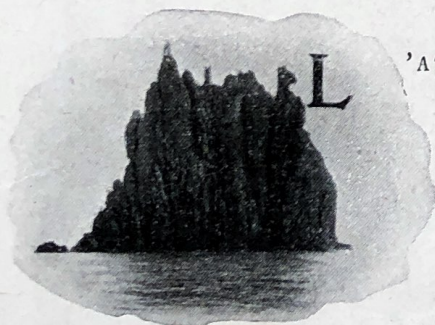
Mons. Dott. LUIGI GRAMATICA
Prefetto dell'Ambrosiana.

(Fotografie appositamente eseguite da Mariani e Flecchia, Milano).

D. BUSSOLA. LA GEOGRAFIA.

(cav. E. Interguglielmi)
STROMBOLICCHIO È UNA DELLE PIÙ INTERESSANTI METE PER IL TURISTA CHE VUOL VISITARE LE LIPARI. LA VISTA DEL VULCANO DI STROMBOLI DA QUELL'ISOLOTTO È DAVVERO IMPONENTE.

L'ISOLA DELLA POMICE

Il nostro Gr. Uff. avv. Italo Bonardi *non è solamente un prezioso collaboratore del Touring — quale Segr. Gen. della Delegazione Romana — ed un intelligente ed attivissimo funzionario del Ministero dell'Industria, ma è anche un turista appassionato ed un osservatore attento e preciso. In questa sua qualità egli ha reso servigi grandi agli interessi turistici, segnalandoci monumenti e bellezze naturali bisognosi di tutela, o località ed attività degne di essere illustrate nella nostra* Rivista. *Ma questa volta l'abbiamo pregato — poichè molte, interessanti, varie eran le osservazioni da lui fatte nelle curiosissime isole di Lipari — che ne facesse direttamente partecipi i lettori, ed egli ci ha inviato lo scritto che pubblichiamo, nel quale son posti in evidenza i procedimenti e le singolarità dell'industria dell'Isola di Lipari.*

L'ATTENTO turista che da Messina si reca in treno a Palermo, appena attraversata la lunga galleria di oltre cinque chilometri che penetra nei monti Peloritani ed abbandonato il magnifico panorama che offre lo stretto, nell'affacciarsi al Mar Tirreno, lo vede popolato da un gruppo di isole formanti l'arcipelago delle Eolie. Per tutto il percorso, fino a Palermo, questa vista costituisce il godimento di chi viaggia, presentandosi le isole sotto diversi aspetti ed in diverso numero; soprattutto colpisce lo sguardo, come colpì quello del Maupassant: *une singulière montagne blanche qu'on prendrait de loin pour une montagne de neige, sous un ciel plus froid. C'est là qu'on tire la pierre pouce pour le monde entier.* Questo niveo gruppo montuoso è costituito da Monte Pelato o Campo Bianco e dal Monte Chirica, alto 603 metri, che sorge nell'isola di Lipari, la più grande, la più ricca, la più popolata di tutte. Il color bianco vi è dato dalla pietra pomice, sulla quale non sorge vegetazione, ed è di questa che mi propongo di parlare costituendo una vera ricchezza mineraria per quella località, ed un monopolio italiano. Il turista troverà ricche ed interessanti notizie sulle Eolie nella *Guida del Touring* (vol. della Sicilia) e rileverà che oltre la pomice, vi si produce dell'ottimo vino, il Malvasia, *le vin du diable,* tanto è forte e risente della

(*cav. E. Interguglielmi*)

VULCANELLO È UNA PENISOLETTA CHE PROLUNGA A NORD L'ISOLA DI VULCANO E CHE OFFRE AI VISITATORI UN INTERESSANTE PANORAMA.

terra vulcanica, e vi è abbondante la pesca delle aragoste e delle tartarughe. Saprà in tal modo che quelle isole costituiscono la fucina dei Ciclopi e che hanno tutte origine vulcanica e si debbono appunto alle eruzioni i giacimenti abbondantissimi di pomice, la quale altro non è che del vetro vulcanico reso spugnoso da bollicine gasose che lo hanno penetrato mentre era fuso riducendolo in schiuma. È quindi la pomice una pietra vulcanica, molto porosa, leggera, grigio verdastra, ruvida al tatto e lucente, costituita di un silicato di alluminio, soda e potassa. Questa pietra di Lipari era già nota all'epoca romana e Catullo la ricorda dedicando a Cornelio Nepote i suoi versi che gli offre, come ricercato estetico omaggio, in un libro levigato dalla pomice:

> Cui dono lepidum novum libellum
> Arida modo pumice expolitum?
> Corneli, tibi.

E chi non rammenta la prima Elegia del Libro III di Tibullo dove dice che in occasione delle Calende di Marte, padre dei romani, offre alla sua fedele o incostante, ma pur sempre sua cara Neera, i suoi versi in un libro bianco come la neve che la pietra pomice aveva ripulito? Ma non solo per i libri era in uso la pomice, perchè Plinio ci parla dell'*homo comptus semper et pumicatus* cioè azzimato e pulito di pomice ed è sempre in Plinio che ricorre il detto: *a pumice aquam postulans* che tradurremo liberamente nel nostro proverbio: voler cavar sangue da una rapa! Che si trattasse del pomice di Lipari non v'è dubbio, perchè i modesti giacimenti delle isole Canarie — che, tra parentesi, agli effetti della concorrenza commerciale non preoccupano affatto — non erano a quell'epoca noti, non arrivando allora il mondo che alle Colonne d'Ercole!

Ora la pomice serve ad usi industriali vari e cioè a lucidare i marmi e le pietre litografiche: se ne consuma nelle fabbriche di vetture, di bottoni, per gli articoli di profumeria quali la cipria e le paste dentifrice e a lucidare metalli, oggetti casalinghi e pavimenti. Questo largo impiego ha fatto naturalmente sempre più aumentare la produzione che si smaltisce nella quasi totalità all'estero. Infatti della pomice prodotta nel 1920 nell'isola di Lipari, che raggiunse le 34.150 tonnellate, se ne esportarono 24.734 per un valore di L. 8.656.900. Il resto è rimasto giacente a Canneta frazione di Lipari, provocando una crisi di sovraproduzione che ancora si risente. Più della metà venne in quell'anno esportata negli Stati Uniti d'America. Prima della guerra una forte cliente era pure la Germania; ora ne ha diminuita la importazione, perchè cerca di comperare all'estero il meno possibile e perchè trovò modo di fabbricarla artificialmente con un intruglio di sabbia del Reno. Fu la Germania a stabilire l'approdo dei suoi vapori a Canneta di Lipari, seguita poi da altre Società di Na-

(*cav. E. Interguglielmi*).

LE COSTE DELL'ISOLA DI PANARIA, DEL GRUPPO DELLE LIPARI, SONO FRA LE PIÙ PITTORESCHE PER LA RICCHEZZA E L'IMPONENZA DEI DIRUPI BASALTICI.

vigazione, mentre, fino a non molti anni fa, la pomice veniva portata nei porti italiani del Continente e ricaricata per l'estero.

La produzione come dissi è andata in questi anni considerevolmente aumentando, ad eccezione degli anni di guerra, ed infatti nel 1910 fu di 25.221 tonnellate e cioè quasi 90.000 tonnellate meno della produzione del 1920.

L'esportazione vien fatta in sacchi o in bauli, greggia o marinata. Negli Stati Uniti va quella non marinata e cioè il *pezzame* o rottame di pomice e viene marinata da loro per proteggere il lavoro nazionale e, poichè nulla va taciuto, per essere più sicuri della qualità. Altrove va prevalentemente la polvere di pomice e cioè il *lapillo* che è il detrito di pomice, il quale non è la polvere del pezzame macinato, ma materia più scadente mista ad ossidiana e ad elementi terrosi che si può dire ricopre come un grande mantello tutto il giacimento pomicifero di Lipari. Oltre le due qualità ricordate, abbiamo i *bastardoni* che sono pezzi di pomice grossi come una testa d'uomo, le *alessandrine,* pezzi di pomice ridotti in parallelepipedi che servono anche per materiale di costruzione e altre qualità che qui pare inutile enumerare, anche perchè si confondono tra loro.

Interessante è vedere come si scava questo prodotto. Le cave di pomice sono di due qualità: le sotterranee che si trovano prevalentemente in alto sulla montagna, e quelle a cielo aperto o *taglie* che si trovano sul litorale. Nelle prime si cava prevalentemente la pomice in pezzi, la più scelta e cara, nelle seconde la polvere di lapillo, la più facile ad ottenersi e la più buon mercato. Una statistica del 1920 dell'Ispettorato delle Miniere calcola a 63 le cave a cielo aperto ed a 74 le sotterranee con circa 500 operai. Sono queste tutte cave aperte nel Demanio comunale alle quali vanno aggiunte quelle dei privati che sono poco più di un sesto.

Le più attive sono però attualmente quelle a cielo aperto per la grande richiesta del lapillo che rappresenta i due terzi della produzione del 1920.

L'escavazione procede in modo diverso a seconda che si tratta di cave sotterranee o a cielo aperto, ma è ovunque fatta in modo primitivo, rudimentale ed invano si cercherebbero in essa i moderni sistemi dell'arte mineraria. Dall'alta montagna dove si aprono le cave, i pezzi di pomice estratti vengono portati al mare in sacchi o coffe (cufine) sulle spalle per un percorso di tre quarti d'ora almeno di sentieri ripidi, mentre una semplice teleferica eviterebbe tutta questa fatica. Le cave si aprono col piccone da pochi operai, i quali riescono a fare camminamenti sotterranei di oltre duecento metri nel cuore della montagna dove si passa uno per volta piegati fra il terreno friabile e cedevolissimo. Ogni tanto vi affiora qualche pezzo di pomice compatta di maggior purezza e

ACQUACALDA, NELL'ISOLA DI LIPARI, È UNO DEI CENTRI DELLA LAVORAZIONE DELLA POMICE.

commercianti che acquistano la merce direttamente dagli scavatori.

Di diversa natura sono le cave a cielo aperto o *taglie*. Queste sono in riva al mare dove la montagna degrada con forte pendenza. I cavatori avuta la concessione, segnano il terreno avuto da sfruttare con dei pali e poi si mettono a grattarlo facendo scendere tutta questa polvere di pomice e di terriccio. Nella discesa avviene già una prima selezione, perchè la forte pendenza isola i ciottoli

valore che viene isolato dai detriti e portato fuori. Come ben si comprende trattasi di lavoro pericoloso ed insalubre per la polvere che solleva e per la mancanza di armature nelle gallerie, ma le difficoltà di un razionale sfruttamento vanno ricercate nel fatto che queste cave sono comunali e cioè di tutti. A Lipari il contadino va a cavar la pomice, come se andasse nel bosco civico a far legna e cioè quando ha tempo e il mercato lo richiede. La concessione di escavazione viene data ad un Capo-grotta, dietro il pagamento di una modesta tassa, di solito una lira al mese, che paga assai malvolentieri, il quale riunisce spesso intorno a sè la famiglia e sfrutta così la cava. Se i cavatori appartengono a diverse famiglie, sera per sera nel piazzale della cava si dividono il prodotto e se lo portano a vendere al mare. Essi sono molto gelosi del loro Demanio comunale e considerano usurpatori i privati possessori di cave e perciò quella è una montagna che la moderna industria non può violare e tutti i tentativi di monopolio o di concessioni vennero sempre ostacolati e respinti: è da queste cave della montagna che sorte la pomice in pezzi che viene portata e venduta a Canneto di Lipari, paese tutto candido di polvere di pomice, da pochi anni sorto per questa industria dove trovansi i grandi depositi e parecchi mulini. È a Canneta che convengono industriali e

di pomice; l'altra selezione si ha mettendo questo detrito di pomice nel buratto ed il prodotto ottenuto si porta poi ad essiccare al sole. I granellini di pomice che il buratto separa vengono poi raccolti e macinati nei molini. Il lapillo per verità si potrebbe cavare anche nell'alto della montagna ma non conviene perchè bisogna poi portarlo al mare ed il suo prezzo modesto non compensa la fatica. Il processo, come spiegai, è perciò molto semplice e l'unica spesa che ha il cavatore è quello del buratto e quando viene a comperarne uno, si mette subito a cavare il *lapillo*. L'essiccazione di questa polvere si fa anche con essiccatoi a combustione, ma prevalentemente è fatta distendendola al sole, come sopra un'aia; e poichè l'isola non ha che brevissimi tratti di spiaggia, nelle cui località è sorta appunto per questa ragione l'abitato, ne consegue che il lapillo viene, come a Canneta, posto ad asciugare davanti alle case e quando si leva il vento,

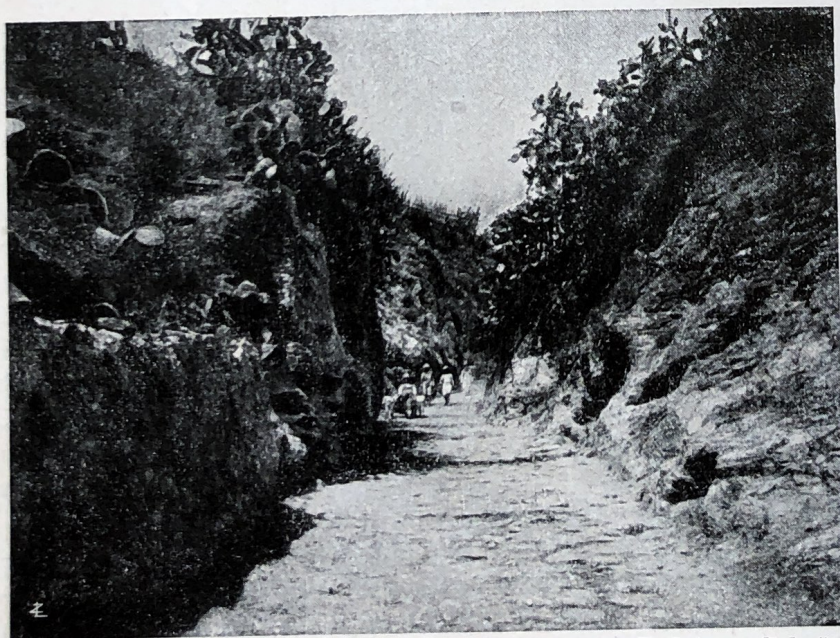
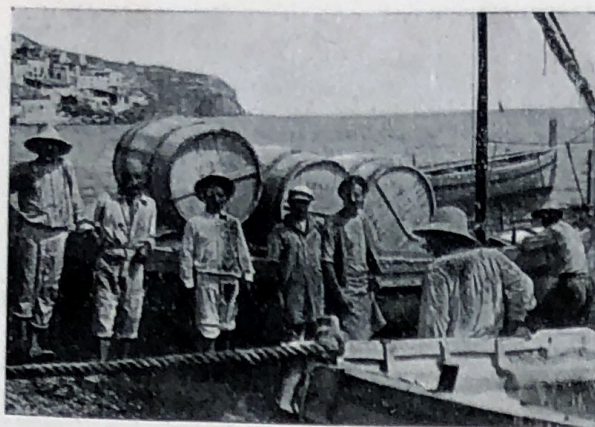
CANNETO, NELL'ISOLA DI LIPARI, È IL PRINCIPALE EMPORIO E SCALO DELLA POMICE. SUL FONDO È IL MONTE DELLA POMICE.

(cav. E. Interguglielmi).

LA GRANDE CAVITÀ IMBUTIFORME DI VULCANO (NELL'ISOLA OMONIMA) È NON SOLO GRANDIOSA MA ANCHE SINGOLARMENTE CARATTERISTICA.

il paese è tutto avvolto in una tormenta di bianca polvere insalubre che dà un tributo doloroso alla tubercolosi. E il vento non manca, se si pensa che i Greci posero in quelle isole la dimora di Eolo, il padrone dei venti! La lavorazione della pomice del resto non è certo un'industria sana e lo sanno gli apparati respiratori e gli organi visivi di quei poveri operai che lavorano nei mulini, dove si macinano i rottami di pomice col sistema del frantoio, come per le olive. Uno stabilimento tedesco ad Acquacalda, attrezzato, secondo i moderni sistemi industriali con macchine speciali, ha trovato modo, con degli aspiratori, di raccogliere questo pulviscolo dall'aria, rendendo più salubre l'industria e raccogliendo un prodotto di primissima qualità, cioè la pomice *impalpabile*.

Da quanto ho detto si rileva che due sono i sistemi di scavare la pomice ed a questi due sistemi corrispondono due diversi prodotti. Da una parte il fiore di pomice in pezzi, dall'altra la

(cav. E. Interguglielmi).

LIPARI. LA SALITA DELLA SERRA.

IMBARCO DELLA POMICE A CANNETO.

polvere non esente di materie estranee. La prima ha raggiunto nel 1920, l'anno aureo della pomice, il prezzo medio di lire 75 al quintale, il lapillo di lire 1,25! Questo ultimo, appunto per il buon mercato, ha da anni una grande richiesta e va a sostituire quegli intrugli di cenere, di sabbia che si usano a pulire le posate, pavimenti e simili, mentre la pomice in pezzi ebbe a subire lo scorso anno un forte ristagno anche per i grandi acquisti fatti l'anno precedente. Da qui la lotta fra i cavatori della montagna e quelli del mare, pretendendo i primi che quest'ultimi non cavino il lapillo, per costringere i compratori a rivolgersi alla merce più cara e più pura, lotta che tutt'ora dura e agita quella popolazione al grido di *abbasso il lapillo!* Non credo opportuno esaminare il complesso problema e nemmeno quello del monopolio della produzione e quello ancora di un consorzio obbligatorio per non tirarmi addosso gli uni o gli altri, ma non si può tacere che in questi anni di crisi generale si deve ascrivere a fortuna l'aver trovato un sotto prodotto che salvò l'economia dell'isola. Si pensi che nel primo semestre del 1921 si esportò meno della metà del corrispondente periodo del 1920 perchè mancò l'esportazione della pomice in pezzi, perciò se il commercio si è un po' sostenuto lo si deve esclusivamente al lapillo. Abolire il commercio del lapillo, sarebbe come sostenere di impedire la vendita delle piriti, perchè non si riesce a vendere lo zolfo. Ma all'infuori di questo conflitto di lavoratori vi è una cagione ben più grave che fa partecipare ad esso tutta la popolazione delle isole, perchè oltre a non esservi famiglia che non abbia o un cavatore, un operaio dei mulini, un barcaiolo, un caricatore, un proprietario di cave o un commerciante o industriale direttamente interessati alla produzione della pomice, vi è poi tutto il resto della popolazione che ne ha un interesse indiretto rilevantissimo, perchè nel comune di Lipari, che comprende tutte le isole Eolie meno quella di Salina, appunto per la pomice non si sono mai pagate tasse comunali. Infatti fino dal 1835 il Decurionato di Lipari per sopperire alle spese della illuminazione pensò di imporre un dazio di dieci grani siciliani (venti centesimi) per ogni quintale di pomice che veniva esportata, dazio che si pagava all'imbarco. Tale disposizione regolata con rescritto Sovrano del 24 giugno 1855 venne poi con legge 5 gennaio 1908 n. 10, definitivamente autorizzata e una apposita tabella fissa l' ammontare di questa tassa di escavazione graduata a seconda della qualità, fino a raggiungere un massimo di L. 2 al quintale. Questa tariffa venne poi raddoppiata con un Decreto Legge del 7 marzo 1920 in considerazione dell'aumento avvenuto del prezzo di vendita della pomice che dal 1908 aumentò di sei volte. In questa occasione si pensò di mettere una tassa proibitiva al lapillo per renderne in tal modo inutile la produzione, ma il Comune di Lipari si oppose. Tale tassa nel 1920 fruttò al Comune oltre 400.000 lire, perciò i liparesi vedono con terrore la diminuzione dell'esportazione della pomice e non badano alla qualità che si estrae, ma alla quantità che si vende.

È da augurarsi che Lipari conservi ancora a lungo questo beato privilegio di non conoscere le tasse comunali, ma poichè questa tassa non è pagata dagli isolani, sarebbe giusto che si destinasse qualche somma a rendere più confortevole e ospitale il soggiorno nell'isola pensando per prima cosa alla creazione di un modesto, ma decoroso albergo, tale da offrire quel minimo di assistenza necessaria ed indispensabile, non fosse altro, per ben disporre lo spirito e il corpo a godere le bellezze dell' arcipelago, poichè non dobbiamo dimenticare che vi fu chi ha definito il panorama: uno stato dell'animo!

E così è pure da augurarsi che quest'isola, ricca di un'industria fiorente con oltre 10.000 abitanti, veda finalmente almeno una strada rotabile, poichè non sempre il mare ne consente la visita lungo il litorale, tanto più che la bella strada che congiunge Lipari a Canneta, i due più grossi centri dell'isola, è già fatta per buona parte.

ITALO BONARDI.

LA IMPONENTE CATENA DEL GRAN SASSO D'ITALIA IL CUI PROFILO SUGGESTIVO APPARIRÀ PIÙ VOLTE LUNGO L'ITINERARIO ATTRAVERSO L'ABRUZZO.

TUTTI IN ABRUZZO!

Il viaggio d'Abruzzo è il sogno perenne di tutti quelli che lo immaginano e non lo fanno. Ognuno attende il giorno auspicato; ma il giorno non viene mai: l'Abruzzo è fuori dalle grandi comunicazioni longitudinali della penisola; lo si rasenta, lo si sospira, non vi si va.

Ma il viaggio d'Abruzzo rimane un bel sogno indimenticabile anche per tutti quelli che hanno la fortuna di farlo, perchè ogni migliore loro attesa è sorpassata, perchè il carattere di quelle montagne, di quegli orizzonti, di quelle città, di quel popolo, ha purezza, linguaggio, bellezze sottili e penetranti che vi prendono tutta l'anima, vi tolgono con forza irresistibile dall'ambiente abituale, vi trasportano in un mondo diverso, animato da cose e figure mai viste. Scene e personaggi di illusione o di realtà? È, credo, la trasfigurazione del vero nella poesia di quella terra misteriosa.

IL MAGNIFICO PORTALE DELLA CHIESA DI S. MARIA DI COLLEMAGGIO AD AQUILA, UNA DELLE MERAVIGLIE D'ARTE CHE SI VISITERANNO IN ABRUZZO.

Come in certe incisioni stilizzate di antichi paesisti, le strade solitarie salgono le fiancate delle valli o serpeggiano sui crinali fino agli altipiani silenziosi con un proprio aspetto, quasi fossero strade sconosciute di paesi lontani o d'altri tempi; incrociano i tratturi incolti presso gli addiacci di morre innumerevoli di pecore transumanti, ove accampano pastori selvatici come le loro gregge, semplici, buoni e ospitali come uomini che ignorano quella che noi chiamiamo la civiltà.

I villaggi isolati nelle grandi distanze sembrano dormire intatti dai tempi feudali, intorno ai castelli, presso le chiese.

Gli orizzonti mutano ad ogni ondeggiare di via e appaiono così varî da crederli in opposte plaghe di paesi diversi.

Talora voi vedete una conca immensa, come quella d'Aquila o qualche altra, ai cui margini sovrastano colossi dirupati, eccelsi, argentati da nevi eterne: è il contrasto pit-

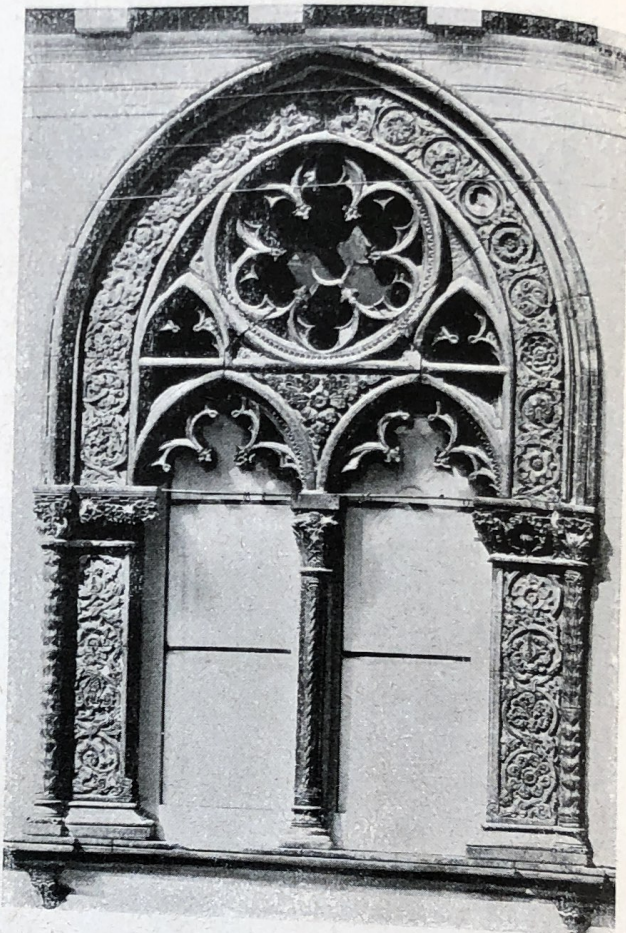
LA VIA DEGLI ARCHI È FRA LE PIÙ CARATTERISTICHE DELLA VECCHIA AQUILA.

toresco di molli fondi d'antichi laghi o di mari col rude sasso sospinto dalle forze endogene.

Talora sono piani angusti, come quello classico delle Cinque Miglia, spoglio, deserto; a quell'altezza di 1200 metri tra le serre che lo fiancheggiano, sembra — ed è — un campo di paurose bufere. Tal altra sono, dalle alte dorsali che si sovrappassano, spettacolose estensioni di catene e catene e catene di

USANZE CARATTERISTICHE ABRUZZESI: UN CARDATORE DI LANA.

monti, l'una dopo l'altra: ondate immobili del gran mare geologico che nei millenni foggiò un tal quadro meraviglioso. Il sole, quando nasce e quando cade vi ritaglia in luci ed in ombre profili innumerevoli d'ogni forma, diversi nell'unità come creste d'acque in burrasca: è una ridda, l'immagine di qualcosa d'indeterminato e gigantesco che abbia una vita e corra verso paesi di fantasia.

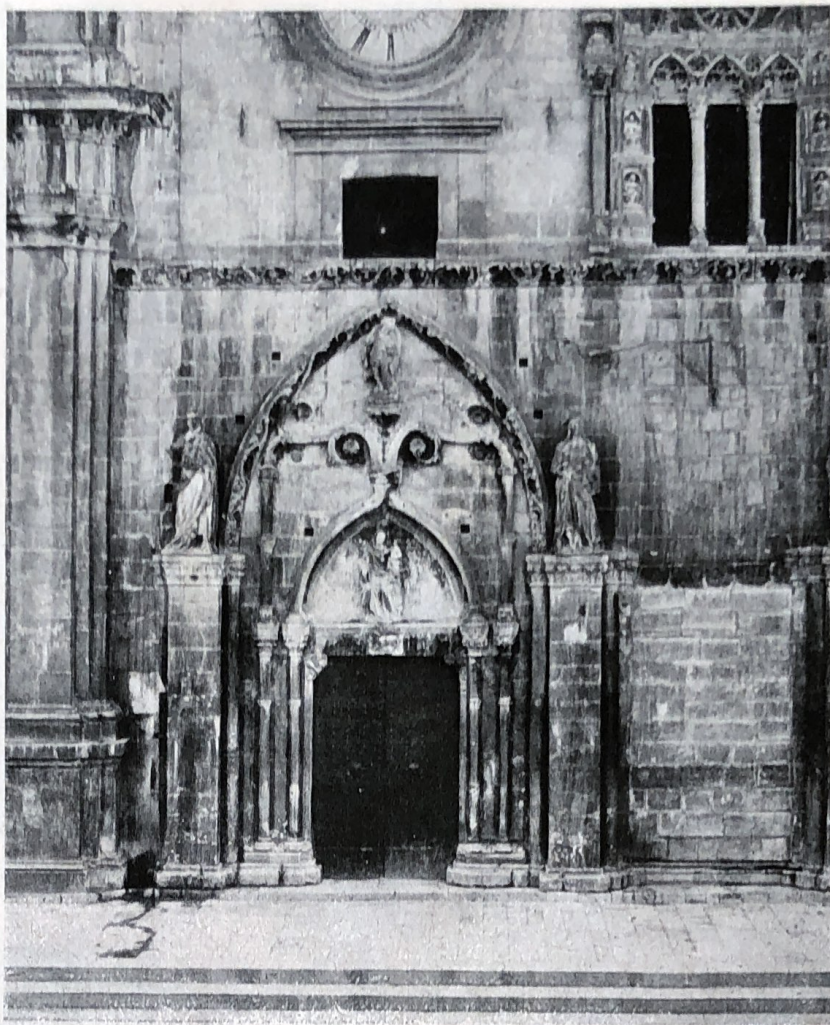
E quando il sole incombe, semina di fiamma d'oro tutto il cielo di quei campi infiniti.

BIFORA DEL PALAZZO TABASSI, UNA DELLE MERAVIGLIE DI SULMONA, LA « PELIGNA METROPOLIS ».

Dappresso ancora si distinguono praterie di un verde caldo quasi giallo, messi bionde e macchie di bosco cupe e rocce aspre vive di colore: ma da lungi l'oro del sole che trionfa e vince ogni dettaglio, ammorza i contorni, fonde le tinte in uno splendore dolce, che nella lontananza si fa vaporoso, svanisce nell'infinito. I panorami d'Abruzzo sono così. La vicinanza del mare li posa qualche volta su un piano di cobalto ed è allora un incanto nuovo; poi fate un passo e siete entrati in una selva opaca, solenne, dove nè una casa nè tracce d'uomo per ore ed ore...

⁂

Io potrei a questo quadro porre dieci o cento nomi di luoghi stupendi che sono così. Il quadro non sarebbe più anonimo ma questa che sto facendo diverrebbe una descrizione mentre è solo un richiamo. Non occorre dire d'un luogo o dell'altro. Da quando per la prima volta traversai l'Abruzzo quasi in avanscoperta — come s'usa adesso dire ancora dai ritardatari di trent'anni — mi apparve sempre come una regione tipica. Col pennello di Michetti e dei Cascella, col verso di d'Annunzio, con libri, riviste e giornali, l'Abruzzo fu sempre celebrato come una regione singolare, unica, profondamente suggestiva per ogni ordine di viaggiatori. Ma quanti entrano in questo paese di magnificenza?

Il Touring nell'indire quest'anno un' **Escursione Nazionale in Abruzzo** — dal *17 al 23 settembre* — adempie a un voto antico, reso molto più difficile dal dopoguerra per motivi logistici, sebbene il Sodalizio abbia provvisto a rendersi indipendente, quando occorra, per l'alloggio, dalle deficienze locali.

Far conoscere la nobile regione così poco nota a un forte gruppo di connazionali è opera proficua di italianità perchè al valore ideale di un affratellamento tra la regione tanto isolata e i rappresentanti di tutte le altre, si unisce il fatto positivo che le grandi Carovane del Touring, appunto perchè molto numerose e composte di elementi vari ma tutti fattivi, provocano nel se-

LA FACCIATA DELLA CHIESA DELL'ANNUNZIATA A SULMONA È DI UNA SEMPLICITÀ E GRAZIA INSUPERATE.

LA CASA MELATINI DI TERAMO È UN TIPICO ESEMPIO DELLE COSTRUZIONI SIGNORILI DEL VECCHIO ABRUZZO.

ALLE SUGGESTIONI DI NATURA LA PINETA DI PESCARA, CHE GLI ESCURSIONISTI VISITERANNO, UNISCE IL RICORDO DELLE PIÙ DELICATE PAGINE DI D'ANNUNZIO.

IL PROFONDISSIMO FOSSATO CHE CINGE IL CASTELLO DI AQUILA.

guito un movimento che si perpetua e ingrandisce. Così tutti gli intervenienti avranno la doppia soddisfazione di contribuire ad un atto patriottico e di godere un viaggio pieno di sorprese gradite.

Le popolazioni locali sentono altamente i preziosi coefficienti portati dal Touring e le visite d'organizzazione da noi fatte in luogo, hanno fruttato l'assicurazione di ospitalità commoventi e di feste grandiose.

Mentre scrivo qui la Direzione del T. sta precisando il programma di dettaglio, quasi in tutto definito: ma non verrà reso pubblico che alla fine di luglio quando saranno conclusi gli ultimi contratti. Per ora non sarebbe prudente dare linee precise, che potrebbero poi dover essere variate. Questo solo posso assicurare: che l'itinerario, studiato con amore, è splendido. L'escursione toccherà i tre Abruzzi: il teramano, il chietino, l'aquilano, le principali città e borgate, alcuni dei punti di vista più celebrati, qualche glorioso luogo storico, le plaghe più maestose per l'imponenza e la nudità e quelle più severe per le foreste; permetterà la visita dei principali monumenti, sarà allietato da ricevimenti cui il colore locale darà un preminente interesse. Si effettuerà parte in ferrovia, parte in autovettura. I mezzi logistici saranno adeguati secondo le tradizioni del Touring: dove gli alloggiamenti non fossero altrimenti possibili, si provvederà con le magnifiche tende (con lettini e coperte) costruite appositamente dal Touring, cosicchè anche questa novità costituirà un punto piacevole e molto pittoresco della spedizione.

LE GOLE DI CELANO SONO FRA LE BELLEZZE NATURALI MENO NOTE DELL'ABRUZZO E CHE PUR MERITANO DI ESSERE CONOSCIUTE.

IL POZZO NEL CORTILE DEL CARATTERISTICO CASTELLO DELLA VECCHIA CELANO.

La quota sarà la minore possibile nelle condizioni attuali dei prezzi e tenuto conto del grado di *comfort* fornito.

Tutto ciò, insieme alle fraterne accoglienze che ci si preparano, fa credere a una trionfale gita: l'Abruzzo gradirà la visita cordiale e il Touring sarà riconoscente alla regione che gli offre bellezze superbe e cuori aperti.

Tutti in Abruzzo!

L. V. BERTARELLI.

Il programma con tutti i dettagli viene spedito dal 1º Agosto ai Soci che lo richiedano con biglietto da visita colla sigla p.p.

IL NUOVO PORTO DI VENEZIA

Fra le grandi opere della nuova Italia, una che presenta i caratteri del più alto interesse è quella che si va compiendo sul margine della laguna, alle spalle di Venezia. La creazione di un grandioso porto richiama alla mente di quanti non sono affatto ignari delle antiche glorie italiane i giorni in cui da quelle isolette poste in fondo all'Adriatico partivano a cercar fortuna gli animosi navigatori e vi ritornavano portando le ricche derrate onde Venezia accumulò la più grande opulenza e la tradusse nelle divine bellezze dell'arte. Così possa oggi risorgere, moltiplicata dai potenti sussidii delle arti meccaniche, per la gloriosa città e per tutte le altre regioni che da essa trarranno alimento, la feconda gara dei traffichi! Nulla ne sarà tolto all'incanto dell'adriatica Regina: e l'eco della fama rinnoverà gli antichi suoi vanti. Un figlio devoto di Venezia, Cesco Tomaselli, era stato da noi pregato di discorrerci della nuova opera colossale. Ma, mentre egli attendeva a darci il suo studio, che è attraente e istruttivo, ecco compiersi la cerimonia inaugurale, coll'intervento del nostro Re. Stava al suo fianco in quel giorno un nostro illustre amico e collaboratore, il senatore Luigi Rava, presidente dell'Enit. Egli accolse nell'animo suo alcune delle impressioni più vivaci che il grandioso avvenimento destava nei presenti e le tradusse in alcune note che noi siamo lieti di premettere, ringraziandolo, all'articolo del Tomaselli.

Dopo le feste celebranti degnamente, italianamente, il VII Centenario dell'Università patavina — sia col solenne ricevimento dei rappresentanti di tutti gli istituti scientifici del mondo, nella grande sala della Ragione, sia con il corteo goliardico degli studenti, temperato felicemente dal canto degli inni di Mameli e di Garibaldi, e della canzone nuova del Zandonai e della canzone storica del Piave, — scienziati ed ospiti furono condotti a Venezia, dove il Sindaco prof. Giordano voleva dare a tutti il nobile saluto della Serenissima. Nel breve viaggio mattutino agli ospiti illustri e.... ai Goliardi erano stati fatti osservare i lavori che S. M. il Re tra poche ore sarebbe andato a visitare, inaugurando il nuovo grande canale, scavato nella Laguna, allo scopo di unire Venezia al suo nuovo porto di terra ferma, a Marghera presso Mestre.

Marghera! Alla mente di molti di noi passa il ricordo del 1849, e di Daniele Manin, che aveva avuto l'onore e il dolore di vedere risorgere e morire l'antica Repubblica di Venezia e sostenere l'ultimo sforzo per la difesa della italianità contro gli austriaci, per poi ritirarsi esule a Parigi, a ripensare dolorosamente le vicende del passato e trarre auspicio all'avvenire, con la nuova formula politica « Italia e Vittorio Emanuele ». La formula fu assunta da Giuseppe Garibaldi nel 1859, e passò il Ticino per risplendere coi Cacciatori delle Alpi a Varese, a S. Fermo, a Como, consacrata subito dal sangue generoso di Ernesto Cairoli e di Carlo De Cristoforis.

***

La comitiva dei dotti e dei giovani salutò Marghera e le sue nuove opere, e andò a Venezia.

S. M. il Re, nel caldo pomeriggio, dopo visitata la nave « Scilla », che una legge provvida da me (è caro ricordo) proposta col compianto indimenticabile amico e collega Carlo Mirabello, e difesa in Parlamento, aveva dato ai figli dei pescatori, come la loro Scuola di lavoro *(e fu il primo germe fecondo delle* navi asilo*), S. M. si recò sul « Pola » per inaugurare il Canale e recarsi a Marghera e a Mestre dove deve sorgere la città operaia del porto di Venezia.*

Ebbi l'onore e il piacere di accompagnare S. M. il Re a bordo del Pola*, e nella gita bellissima sulla laguna fino a Mestre. Il* Pola *è un cacciatorpediniere austriaco che il trattato di Versailles ha assegnato all'Italia. Faceva parte del famoso gruppo esploratore* Novara *che il 24 maggio 1915 entrò nel porto di* Ravenna *a bombardare case inermi: non so come si chiamasse allora, certo porta oggi un nome pieno di augurio.*

Erano sul Pola *l'ammiraglio Notola, comandante il Dipartimento di Venezia, l'am-*

miraglio Locatelli, i loro giovani ufficiali con medaglie al valore, e i marinai dai giovani visi gagliardi e dalla tenuta *irreprensibile. Saliva con loro il prof. Orsi, rappresentante del Sindaco, trattenuto al Palazzo Ducale; sopravvennero il comm. D'Adamo, Prefetto, il comm. ing. Ravà, Magistrato alle acque, l'ing. prof. Coen Cagli, direttore dei lavori del Porto. S. M. era accompagnato da S. E. Cittadini e da S. E. Mattioli Pasqualini.*

Il Pola *si muove.*

La popolazione assiepata sulle zattere «alla Marittima» lungo le fondamenta della Giudecca commenta, ammira, applaude; sui bastimenti numerosi marinai e operai, ospiti, schierati applaudono e sventolano bandiere: le navi in disarmo salutano, le sirene fischiano e il sole dardeggia con impeto estivo. Il Pola *passa rapidamente fra barene e isolette, festanti di tricolori, lascia la Marittima e imbocca il nuovo canale che è chiuso da una fune tricolore e segnato da bandiere. La prua del* Pola *tocca il nastro, lo arcua, lo spezza. Un colpo di cannone annunzia che il canale è inaugurato, le navi che seguono il* Pola *salutano. Un rimorchiatore il «Garibaldino» che segue da vicino il* Pola, *investe uno dei tanti motoscafi, che seguono la nave reale, e lo spezza. Un momento di ansia, un grido e.... un bagno, fortunatamente innocuo, di tre spettatori.*

E avanti! S. M. il Re, che segue e osserva tutto, e di tutto domanda ragione, nota l'incidente, di cui non si ha spiegazione a bordo, ma si rasserena vedendo le altre navi seguire tranquillamente il Pola.

La laguna ampia e serena canta la sua dolce canzone al sole, una lunga teoria di vapori, vaporetti, motoscafi carichi di gente festosa, segue la nave reale e getta una nota di vita.

Si è percorso tutto il nuovo Canale Vittorio Emanuele III (4 km.); si è al porto Marghera, anzi al «porticciuolo dei Petroli», che ne è l'avanguardia ai Bottenighi. E di là si apre la distesa dei moli e delle strade del nuovo Porto.

***

Il 23 luglio 1917 era stata conclusa (1) *una convenzione fra lo Stato, il Comune e la Società «Porto Industriale di Venezia», e a questa Società venne affidata l'esecuzione per conto dello Stato di tutti i lavori portuali e la gestione delle aree per le industrie; al Comune di Venezia rimaneva la competenza di ogni opera di pubblico servizio, sia nella zona industriale, sia nel quartiere urbano.*

Il progetto fu redatto dall'ing. prof. Coen Cagli e approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP.

La Convenzione fu approvata con Decreto Legge del 26 luglio 1917 n. 1191, e non fu quindi discussa dal Parlamento. Lo Stato diede molte agevolazioni e contributi specie per le espropriazioni dei terreni, e per dare a Venezia zone di terreno che erano nel Comune di Mestre. La Cassa Depositi e Prestiti fu autorizzata a fare mutui al Comune di Venezia per formar il quartiere urbano. Lo Stato s'impegnò a versare una sovvenzione annua di L. 1.733.240.

La totale somma autorizzata per l'esecuzione delle opere portuali concesse alla «Società Porto industriale di Venezia», in base alla convenzione del 23 luglio 1917 ed a vari decreti successivi, ascende a L. 75 milioni. Il decreto 30 gennaio 1921 — relativo al finanziamento delle opere portuali concessi ad Enti morali, Provincia e Comune — ha consentito di cedere le annualità dello Stato alla Cassa Depositi e Prestiti che così può anticipare le somme per tutto il grande lavoro. E rende un grande beneficio.

***

S. M. scende dal Pola, *su di un comodo pontile, accolto da feste, da applausi, da fiori; i combattenti gli si fanno intorno, e sono interrogati dal Re, salutati cordialmente; poi gli operai schierati nella loro sede di lavoro, e le donne e i bimbi che offrono fiori. S. M. domanda all'ing. Coen le notizie e le spiegazioni con logica serrata.*

L'automobile corre per la zona industriale Nord; poi per la strada provinciale arriva al quartiere urbano, accolto da grande festa.

Una grande fontana — che sorge nel centro delle case in costruzione — e simboleggia il trionfo delle arti meccaniche, gitta acqua e raccoglie, intorno a quattro grandi tartarughe alla base, i fanciulli ed i fiori. I nuovi veneziani ci dicono con orgoglio che la fontana si è finita al mattino alle 5: e sono felici di vederla inaugurata così solennemente; due bimbi di combattenti, anzi due orfani di

(1) Tolgo notizie dalla legge, dalla convenzione e dall'opuscolo dell'ing. Coen Cagli: *«Il nuovo Porto di Venezia»*, Venezia 1922.

guerra portano mazzi di fiori al Re, che li accoglie con paterna dolcezza fra gli applausi del popolo. È questo come un auspicio buono alle nuove case.

Il Re visita il grande frigorifero e passa alla magnifica costruzione in cemento armato della Società Cantieri Navali. I combattenti di Mestre con la bandiera, qui venuti, salutano il Re che si ferma a conversare amicamente, meravigliando tutti per la prontezza della memoria, per il ricordo preciso dei luoghi, dei dolori e degli incontri con qualcuno di quei valorosi.

La Presidenza della Società dei Cantieri fa gli onori di casa; dall'alto della gran sala in cemento si ammira il panorama; il conte Foscari, l'ing. Coen Cagli, il comm. Ravà dànno spiegazioni; il popolo applaude contento di veder onorata l'opera dei suoi lavoratori.

Nei lavori eseguiti da Stato e da Comune si sono spesi 100 milioni, impiegando un milione di giornate di lavoro, e giungendo fino a 2000 gli operai impiegati; ora bisogna continuare e.... (dolenti note) *finanziare l'opera grandiosa che Venezia attende.*

***

Il Re e il seguito risalgono sul Pola: si ripassa il Canale, e si arriva verso sera alla Giudecca tra gli applausi; poi al bacino di San Marco, pieno di gente festante. Sulla piazza meravigliosa scendono dal Palazzo ducale, e dalla stupenda sala dei Pregadi, gli invitati del Sindaco, professori e studenti, dotti e goliardi: e i più pronti tra questi cantano «giovinezza, giovinezza» e la canzone del Piave, mentre sul palco della musica un maestro improvvisato — col berretto di studente patavino — dirige una orchestra di compagni che suonano il nuovo inno del M.° Zandonai, e cantano:

Son tre le Venezie che guardano,
Fidenti, a quest'unica madre;
Son cento le giovani squadre
Che un sol gonfalone adunò.

Tutti noi ripetiamo le parole e venuti da ogni parte d'Italia diciamo — così — l'augurio concorde di tutte le nostre regioni alle fortune economiche della città che fu per secoli l'erede degna di Roma.

LUIGI RAVA.

UNA CITTÀ CHE SORGE DAL FANGO

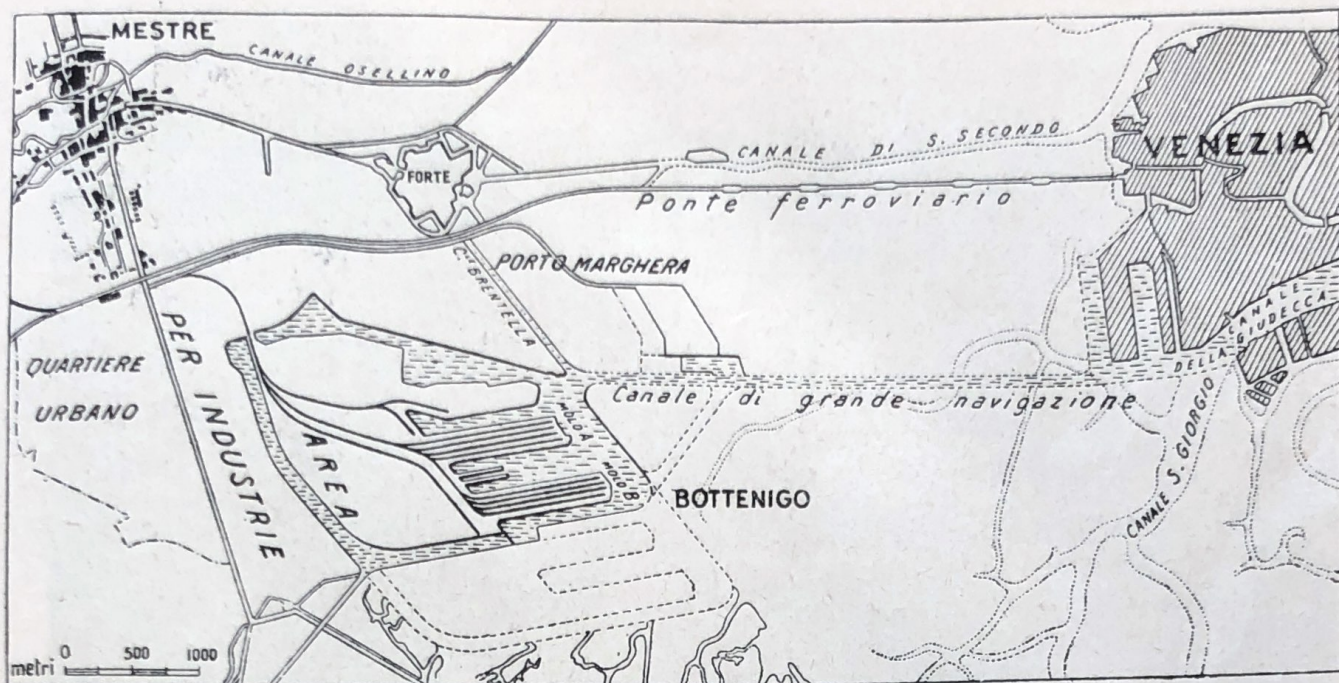
Una magica visione e una superba realtà.

Sino a pochi anni or sono, il forastiero che giungeva a Venezia per ferrovia poteva star affacciato indifferentemente al finestrino di destra o a quello di sinistra del treno, senza che lo cogliesse più tardi il rimorso di aver dato una inconsapevole preferenza all'uno piuttosto che all'altro dei due settori del paesaggio. Perfettamente eguali entrambi, tranne qualche particolare non rilevabile da chi compiva per la prima volta quel tragitto, essi suscitavano nel viaggiatore un senso di delusione.

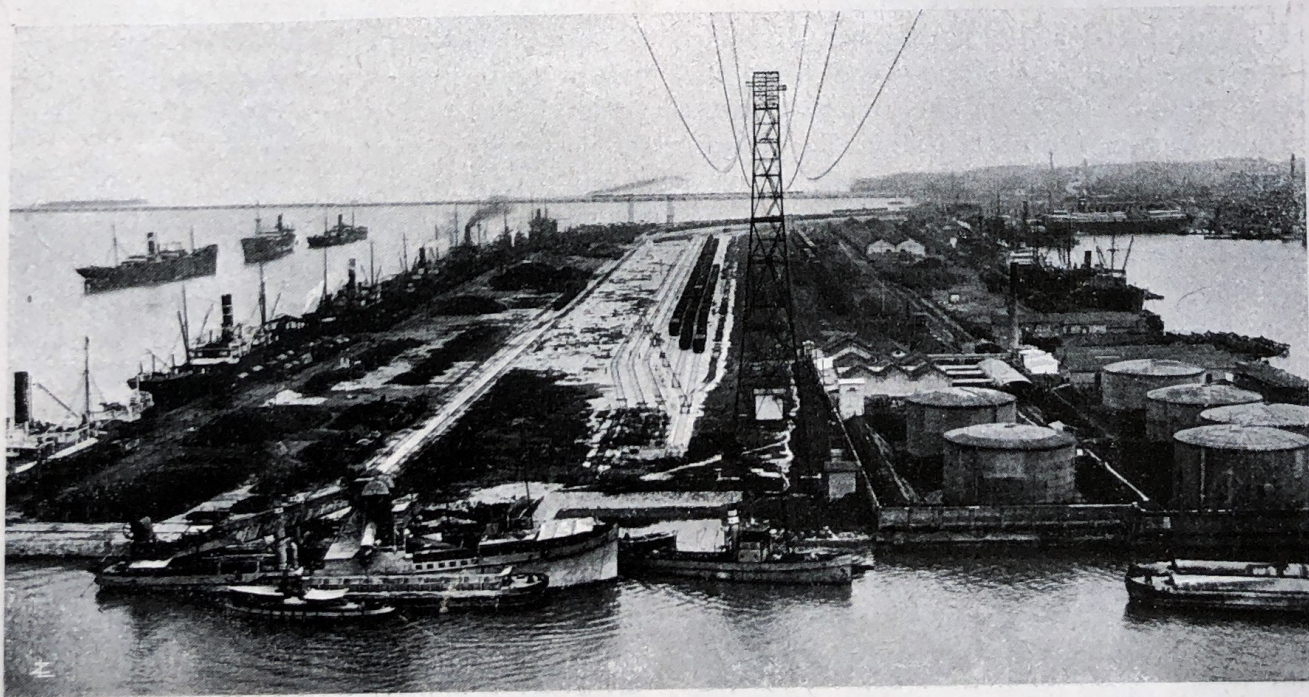
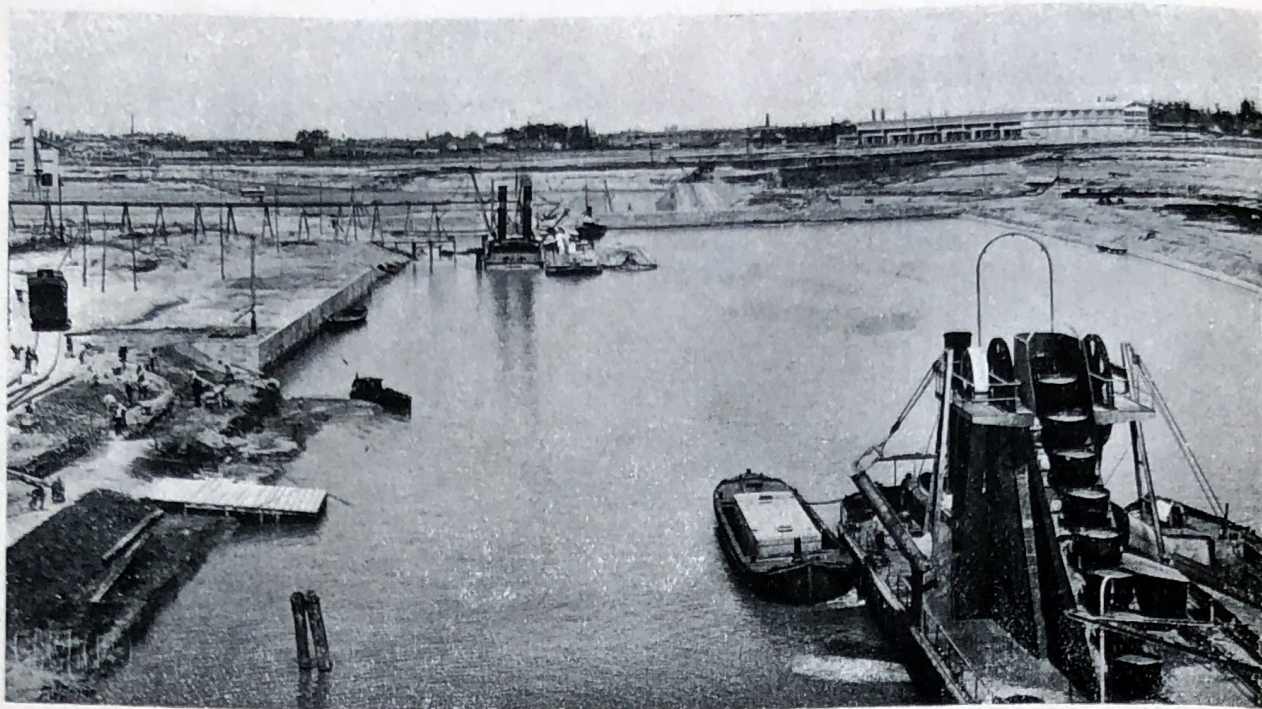
Uscito il treno dalla stazione di Mestre, scomparsi gli ultimi caseggiati, egli ritrovava, per un paio di minuti, la florida campagna che aveva fiancheggiato il suo viaggio da Padova o da Treviso o da San Donà di Piave: quand'ecco, oltre il filare delle acace, la verzura quasi improvvisamente sparire e la campagna isterilirsi in una piatta e cinerea uniformità di brughiera. Non è trascorso un minuto, che il paesaggio ha già cambiato fisionomia: ora il suolo si spezza, si lacera, si frastaglia, infiltrato di acquitrini; un malinconico presentimento di palude sembra opprimere la squallida landa: ma un istante dopo anche la terra è scomparsa, e la laguna tersa e immobile si dilata in un repentino barbaglio di luce.

E Venezia, col profilo delle sue torri e dei suoi campanili, galleggia nello sfondo e par che sia lei che viene incontro al treno, tanto ingigantisce di attimo in attimo la sua mole fulva e raggiante che sbarra l'orizzonte.

Il miraggio di Venezia si spalancava così allo sguardo dopo uno spettacolo di mestizia e di squallore, che sembrava preparato artificialmente per render più inattesa e trionfale la maraviglia della scoperta.

Ma oggi il viaggiatore che giunga per ferrovia a Venezia ha da pentirsi di non aver scelto, come specola di osservazione, il finestrino di destra del suo scompartimento. Appena uscito dalla stazione di Mestre, il suo

IL NUOVO PORTO DI VENEZIA.

sguardo sarà attratto da una bella strada e da un nastro di binari che camminano per un buon tratto paralleli alla scarpata della ferrovia e quindi piegano lontanando a sud, sul filo di un argine, verso una vastità non più brulla e giallastra, ma soda e compatta di argille vestite d'erba e chiazzate di papaveri; vedrà come un mare di fango disseccato ove si profilano schiene di dighe, scheletri di opifici, sagome tozze di draghe, ove s'incrociano convogli di *decauvilles,* trainate da minuscole e pettegole locomotive e sfilano righe di sterratori curvi dietro una colma carriola, e della terra che più non si sbrana e marcisce nella laguna vedrà l'orlo dilungarsi maestoso e rettilineo dinanzi a lui, definito nettamente da una alta diga di argilla, al cui zoccolo esterno l'acqua si arresta e sciaborda, elemento vivo che consentirà domani ricchezza di franche navigazioni e di liberi approdi.

Quivi, sul bordo lagunare tra Marghera e Fusina, ove sino a pochi anni or sono era uno squallore di steppe e un marciume di *barene,* Venezia sta creando dal fango il suo nuovo Porto Industriale.

VENEZIA: IL MOLO DI PONENTE DELLA «MARITTIMA»: NELLO SFONDO IL PONTE FERROVIARIO VENEZIA-MESTRE.

LAVORI DI SCAVO DEL CANALE INDUSTRIALE NORD E DELLA DARSENA TERMINALE.

Il problema portuario a Venezia.

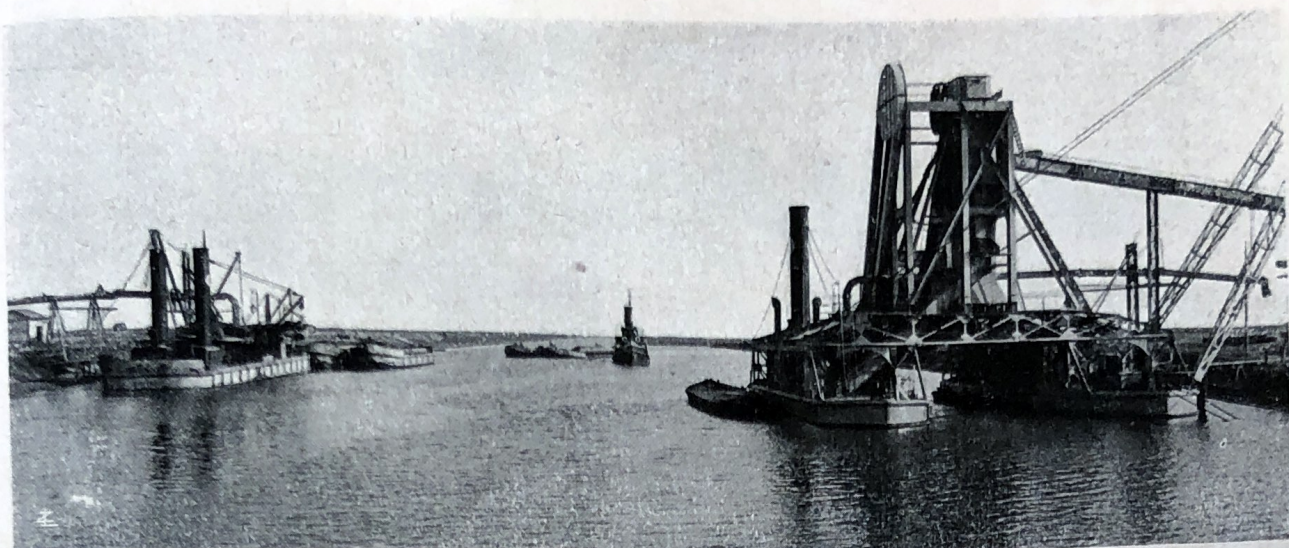
Per chi non è mai stato a Venezia, o l'ha visitata di sfuggita, la notizia che la regina dell'Adriatico sta allestendo un nuovo porto non è destinata a produrre eccessiva impressione. Il pensiero corre ad altre città marittime, a Genova, a Trieste, a Napoli, dove il problema dell'allargamento degli scali esistenti è stato risolto direttamente sul mare, estendendo cioè lateralmente gli impianti portuarii e innestando alla costa, a mezzo di gettate, le banchine occorrenti.

Ma qui si tratta di impresa ben diversa. Il nuovo Porto di Venezia — o *porto di Marghera* —, è un'opera che non ha riscontri nella tecnica portuaria italiana: è un'iniziativa che ha in sè tali elementi di originalità e di genialità che merita di essere illustrata in tutta la sua singolare imponenza. È noto che Venezia è una città costruita su un arcipelago di isolette, congiunte fra loro da ponti per cui essa può considerarsi come un'isola sola: un cordone litoraneo, il Lido, difende il quieto recesso delle lagune, ove essa sorge, dal mare, a cui si accede per gli sbocchi di San Nicolò di Lido, degli Alberoni e di Chioggia.

Sino circa alla metà del secolo scorso funzionavano da porto, a Venezia, cioè da calate e da banchine, gli approdi del bacino di San Marco (molo degli Schiavoni) e del Canale della Giudecca, a cui oggi attraccano i velieri e accostano i vaporini, i motoscafi e le barche, i piroscafi e le navi da guerra usufruendo di boe e di ancoraggi nello specchio d'acqua del bacino. Nulla, in sostanza, era cambiato dal tempo della Repubblica. Le merci destinate alla terra ferma venivano scaricate dai bastimenti sui *burchi* (specie di barconi larghi e piatti) che, infilando la ricca rete fluviale che sbocca in laguna, si spingevano così agli scali dell'interno.

Questo regime, che pur aveva consentito a Venezia di assurgere nei secoli a grandioso emporio marittimo e commerciale, era destinato a venir improvvisamente sconvolto dai moderni mezzi di comunicazione meccanici, strade ferrate e navi a vapore.

Nel 1846 il Governo austriaco ultimava la costruzione dell'attuale ponte ferroviario che unisce Venezia alla terraferma ed è l'unico ricordo grato ch'esso ci abbia lasciato della sua dominazione. Ma con l'arrivo in città dei primi convogli ferroviari, il problema portuario si affaccia in tutta la sua imperiosa urgenza. I consueti approdi non bastano più: occorrono impianti moderni, atti soprattutto a permettere il congiungimento fra il carro ferroviario e la nave.

Il problema è tosto affrontato dall'Austria, ma contingenze politiche (guerre del '48-49 e del '59) non ne permettono neppure un principio di soluzione.

LAVORI DI SCAVO DEL CANALE DI GRANDE AVIGAZIONE. STAZIONE DEGLI IDROSCARICATORI PER IL RIFLUIMENTO DELLE MATERIE DI SCAVO A FORMAZIONE DELLE COLMATE IDRAULICHE DEI TERRENI INDUSTRIALI.

Spettava all'Italia il compito di affrontarlo e di risolverlo: e infatti, dopo quattordici anni dalla campagna liberatrice, nel 1880, veniva aperta, a sud della Stazione viaggiatori di S. Lucia, la nuova Stazione Marittima di Venezia, che costituiva il primo embrione del suo porto, con poco più di 1000 metri di banchine e con fondali da 4, 6 e 8 metri.

Sorto in tempi di penoso riassetto economico, il Porto di Venezia ebbe così rapido incremento che in meno di trentacinque anni, quanti ne separano dalla sua fondazione allo scoppio dell'ultima guerra, potè veder triplicato il suo sviluppo e quasi quadruplicato il suo traffico: chè i 1030 metri di banchine, con cui fu inaugurato nel 1880, raggiunsero nel 1914, mercè la costruzione di nuovi approdi e di nuovi impianti, lo sviluppo di 3095 metri, e le 684.927 tonnellate di merci, scaricate nel 1881, che fu il primo anno completo del suo funzionamento, crebbero, nel 1914, a poco meno di tre milioni di tonnellate.

È il punto culminante della prosperità, ma è anche il principio della crisi: la crisi della saturazione, di cui la guerra, con la sospensione quasi totale dei traffici, non fa che differire l'insostenibile disagio.

Il dramma della Venezia moderna.

Il Porto di Venezia non basta più alle esigenze del suo traffico in ascesa: questa è la realtà. Ma come si fa a guadagnare, nell'ambito della città, nuovi approdi e nuove banchine, quando ogni margine è stato sfruttato, ogni area disponibile è stata utilizzata?

Venezia è un'isola: ogni sua ulteriore espansione è negata da quei limiti insulari che costituiscono la sua ferrea e divina clausura. Vi sono, è vero, disseminate nella laguna, le *sacche* e le *barene,* banchi argillosi formati dai sedimenti dei fiumi e dalla decomposizione delle alghe, che possono essere colmati e innalzati sino a ricavarne delle aree fabbricabili: ma qui spunta, oltre il problema estetico che rifiuta ogni soluzione suscettibile di alterare il paesaggio veneziano con costruzione, nelle adiacenze della città, di zone edilizie moderne, il pericolo, ben più grave, dell'integrità del regime lagunare. Un colmamento più o meno vasto di tratti lagunari recherebbe tale pregiudizio al normale funzionamento delle maree da minacciare la vita stessa della laguna: per dare un'idea di ciò, basti dire che a proposito di un ulteriore ingrandimento della Stazione marittima, s'intende a mezzo di colmamenti, si è prospettato addirittura il pericolo di un interrimento del Canal Grande!

Non è chi non veda come il problema dell'allargamento del Porto di Venezia avesse assunto, sino dai primi anni del corrente secolo, un aspetto addirittura drammatico ed angoscioso.

O trovare una soluzione radicale, o rassegnarsi a veder preclusa all'attività commerciale della città ogni ulteriore sviluppo: o far fronte animosamente alle esigenze reclamate dal crescente affluire dei traffici, o rifiutare questi rigagnoli di ricchezza per l'impossibilità materiale di accoglierli.

Ed ecco, nella città dell'arte e del silenzio, dove sembra che tutti vivano di contemplazione e di sogno, alcuni uomini aguzzare

DARSENA CENTRALE DEL CANALE INDUSTRIALE NORD, OFFICINA NAVALE E SCALO IN CEMENTO ARMATO DEI CANTIERI NAVALI ED ACCIAIERIE DI VENEZIA.

l'ingegno in solitari studi per salvare Venezia dalla rovina.

L'idea di un precursore.

Tutte le grandi iniziative hanno solitamente dei precursori coraggiosi ed oscuri, la cui voce si eleva improvvisa e ammonitrice nell'indifferenza dei più e scatena tempeste di discussioni e di critiche, quando non è destinata addirittura a sollevare l'ignobile ilarità dei codardi e dei miopi.

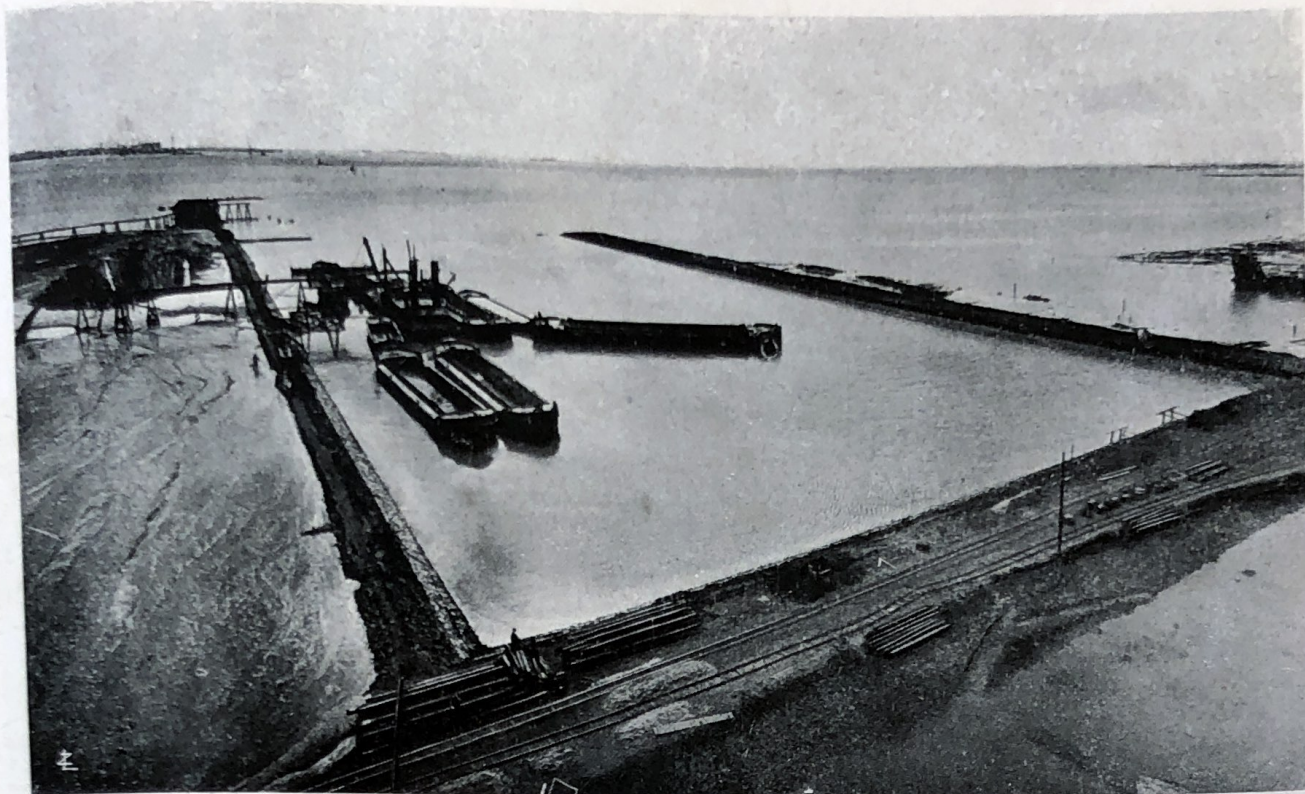
Venti anni or sono, un egregio studioso di cose portuarie, il capitano marittimo Luciano Petit, osava avanzare la soluzione più audace e nel tempo istesso più ragionevole del complesso problema, proponendo che i nuovi scali venissero creati al margine della terraferma, rendendoli accessibili a mezzo di un canale di grande navigazione tracciato attraverso la laguna: laggiù c'è tanta area da costruire, non solo un nuovo porto, ma una nuova città, la Venezia dei traffici e delle industrie accanto alla Venezia dell'arte e della storia.

Le fiere opposizioni che accolsero sin dai primi giorni il progetto del capitano Petit, che allora appariva quasi chimerico a troppi veneziani e oggi è l'uovo di Colombo della questione, non valsero a scuoterne le basi: le sue linee fondamentali vennero accettate da studiosi e da competenti, e ne fu riconosciuta l'originalità e la praticità.

Non più tardi di cinque anni dalla proposta del Petit, dopo nuovi studi dell'Ufficio del Genio Civile di Venezia che riconosceva esser l'idea di portare i nuovi approdi verso il limite di terra della laguna l'unica che offrisse una radicale e completa soluzione del problema, la legge 14 luglio 1907 sul piano regolatore del Porto di Venezia deliberava, oltre a una somma per l'ampliamento delle opere già esistenti alla Stazione Marittima, lo stanziamento di lire 8.470.000 per la « costruzione di un nuovo bacino di approdo nella regione dei Bottenighi (che oggi più propriamente si dice di Marghera) al margine lagunare in sussidio del porto commerciale di Venezia ».

Ai lavori si dava subito mano con lo scavo di un canale di accesso, profondo sette metri sotto il livello della comune alta marea (1), dall'estremità occidentale del Canale della Giudecca alla zona prescelta: e procedevano abbastanza speditamente, quando ad interromperli del tutto sopravvenne la guerra.

Ma Venezia, che nei pomeriggi senza vento udiva cupo e vicino il boato del cannone e nelle notti di luna subiva paziente ed eroica lo strazio delle bombe nemiche, continuava a fisar lo sguardo nel suo domani, certa della vittoria immancabile: e se le draghe non ri-

(1) Il livello della *comune alta marea* (c. a. m.) nella Laguna di Venezia (bacino di San Marco) — altrimenti detto, in luogo, *comune marino* (c. m.) — trovasi a m. 0,22 circa sopra il livello medio del mare.

BACINO INTERNO E AVAMPORTO DEL PORTICCIUOLO PETROLI. NELLO SFONDO, IL CANALE DI GRANDE NAVIGAZIONE VITTORIO EMANUELE III, CHE CONDUCE ALLA «MARITTIMA» E AL BACINO DI S. MARCO.

vomitavano più entro le dighe erette al margine della terraferma i loro colmi mastelli di melma e gli sterratori, chiamati a servire la patria, non rigavano di operose processioni i terrapieni nascenti, uomini dal chiaro intelletto e dall'incrollabile fede preparavano in silenzio, con un progetto completo e definitivo, la rinascita di Venezia.

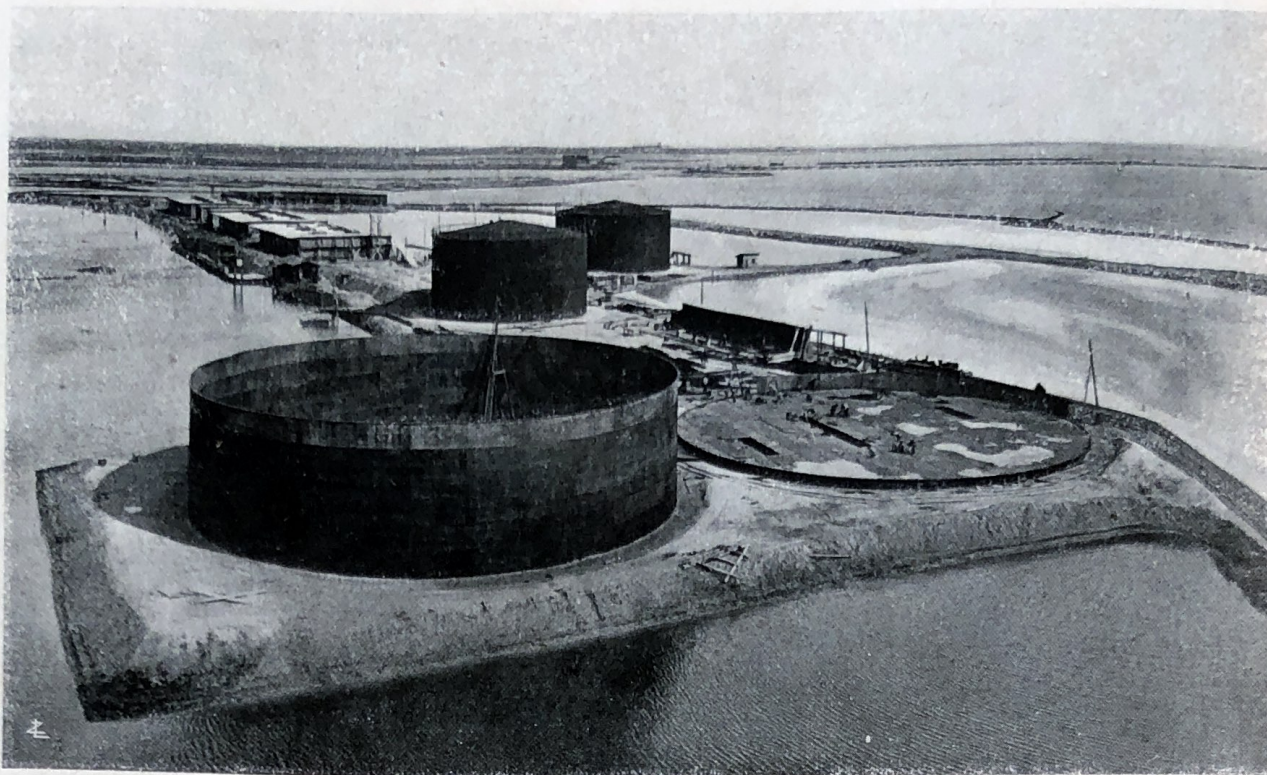
Ma anche questa volta il progetto, che appariva il più completo il più organico e il più pratico di quelli sino allora presentati, avrebbe subito la sorte degli altri, se un Sindacato composto dei maggiori rappresentanti dell'industria Veneta, auspice l'attuale governatore della Tripolitania conte Giuseppe Volpi, non si fosse fatto incontro al Comune e al Governo, concretando un programma d'azione per la creazione immediata del nuovo Porto di Marghera e l'organizzazione, accanto ad esso, di una vasta zona per industrie.

Emanazione diretta del detto Sindacato, sorgeva la Società anonima «Porto Industriale di Venezia», la quale entrava come elemento decisivo e fattivo nella stipulazione della convenzione fra Governo e Comune, ricevendo subito dal primo l'incarico della esecuzione dei lavori.

Veneziano e combattente al fronte, io rammento ancor oggi la commozione che mi colse quando appresi dai giornali che nella mia città, da cui giungevano di tratto in tratto l'eco delle infamie nemiche operate coi truci bombardamenti dal cielo, si stava iniziando l'opera grandiosa che dovrà darle fra breve ricchezza di più industri giornate. Attraverso la veggenza di quei sagaci stipulatori, io sentii rinascere più gagliarda e più sicura la mia fede nella vittoria, tanto l'ardimentoso gesto della mia città m'era apparso in quei giorni carico di vittorioso presagio. Tre mesi dopo veniva Caporetto: ma i lavori iniziati non subivano che una sosta momentanea e dopo la battaglia del Piave del giugno '918 venivano alacremente ripresi.

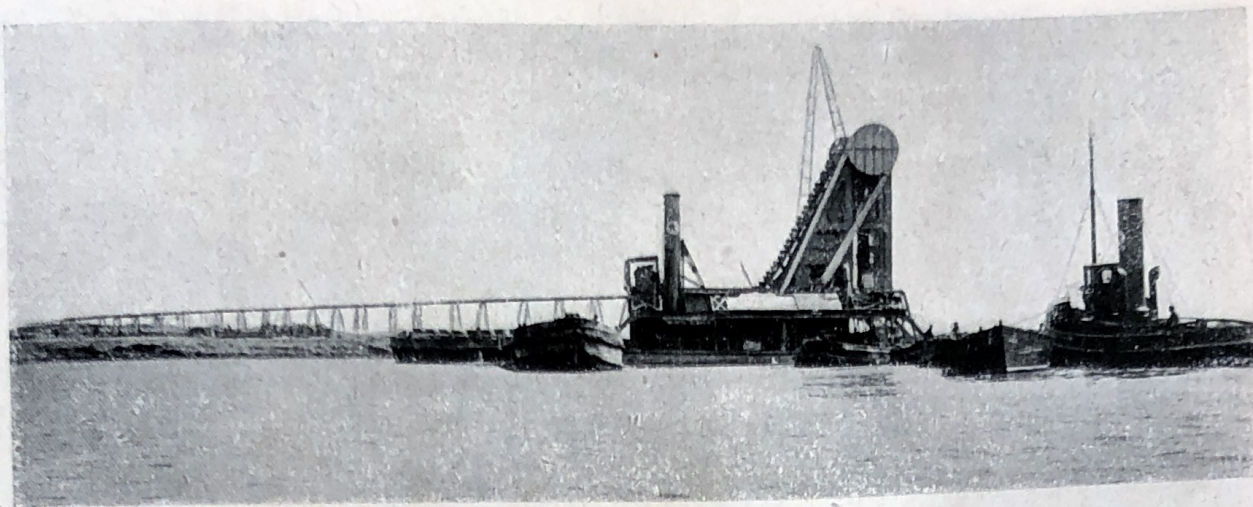
Vantaggi e cifre del progetto.

I dati relativi all'estensione degli approdi del nuovo Porto Commerciale e annesse zone industriali, come è previsto dal progetto massimo, dànno una cifra davvero imponente: sono dieci chilometri di calate a grande fondale che, debitamente dotate di potenti moderni arredamenti per il carico, lo scarico, il trasbordo e il deposito delle merci, potrebbero da sole bastare ad un annuo traffico di 8 a 10 milioni di tonnellate di merci.

Tuttavia il progetto dei lavori si limita — per ora — alla costruzione di due soli moli o sporgenti (molo *A* e molo *B* dello schizzo) coi relativi bacini, per un comples-

PORTICCIUOLO PETROLI. LAVORI DI SISTEMAZIONE AREE E COSTRUZIONE STABILIMENTO NAFTA.

sivo sviluppo d'approdi di cinque chilometri: i quali però aggiungendosi alle esistenti calate della stazione marittima — da sistemarsi secondo è già previsto — e col completamento delle fronti in diretto servizio della zona industriale, potrebbero bastare ad elevare la totale potenzialità del porto di Venezia, in un regolare regime di esercizio, a non meno di 10 o 12 milioni di tonnellate di merci annualmente sbarcate ed imbarcate, e quindi mettere il porto in grado di rispondere ai bisogni del vasto suo entroterra per un lungo periodo d'anni e in condizioni da poter validamente sostenere la concorrenza d'altri porti, segnatamente di quei grandi emporii del Mare del Nord, contro i quali i maggiori nostri scali nazionali hanno sin qui lottato in condizioni di tanta inferiorità.

I vantaggi che il progetto consegue sono immensi. Viene anzi tutto risolto il problema dell'avvenire industriale e commerciale di Venezia — di cui le recenti crisi hanno dimostrata tutta l'urgenza — senza mancar di rispetto alle esigenze estetiche della città. Risolve il problema edilizio-demografico con l'allestimento di un vasto quartiere urbano che, collegato alla vecchia Venezia da quel secondo ponte tanto discusso e oramai approvato, avrà celeri e comode comunicazioni attraverso la laguna, in modo che le due città ne costituiranno una sola, divisa in antica e moderna. Libera i binari del ponte del 60 per cento del loro movimento rappresentato dal trasporto delle merci ingombranti e rende più spedito il servizio dei viaggiatori. Permette il trasporto in zone isolate e sicure dei depositi di petroli, lubrificanti e materie esplosive. Avvicina il mare alla terraferma, tanto che questa, prima dell'inizio dei lavori lontana da quello sei chilometri, oggi ne è, si può dire, in immediato contatto. Qualche altra cifra, spigolata qua e là, potrà dare al lettore l'idea della imponenza del progetto.

Se sommiamo insieme le aree del Porticciuolo dei Petroli, del Porto Commerciale, delle due zone industriali e del Quartiere urbano, troviamo una superficie di terreno in lavoro pari a 11 chilometri quadrati di estensione: la quale equivale a due volte l'area di tutta Venezia. Alla lor volta, lo sviluppo dei canali in servizio della zona industriale misura la lunghezza di sette chilometri e mezzo, con circa quindici chilometri di fronti d'approdo. La rete ferroviaria, che dovrà raccordare la stazione di Mestre con le testate dei bacini e le zone industriali, prevede uno sviluppo di binari di trenta chilometri, cioè tre di più di quanti non se-

PORTICCIUOLO PETROLI. L'IDROSCARICATORE IN AZIONE.

parino Mestre da Padova, mentre lo sviluppo della rete stradale si aggira sui venticinque chilometri. Il volume di materie da scavare e da rifluire raggiunge la spettacolosa cifra di sette milioni di metri cubi.

Come nasce un porto.

Ora che al lettore abbiamo offerto la nozione tecnica del geniale progetto, cerchiamo di introdurlo nel vivo dell'opera per offrirgli, da ultimo, una visione panoramica dei grandiosi lavori che dal 1917 stanno trasformando una landa desolata e barenosa in una nuova grande città marittima.

Dicevamo, al principio di questa esposizione, che Venezia sta creando dal fango il suo nuovo porto: ebbene, non è questa una immaginazione letteraria, ma una precisa realtà. L'elemento principale, la materia prima di questa colossale costruzione è il fango, la melma viscida e putrida della laguna.

È necessario che si tenga ben presente la natura del terreno ove hanno cominciato a svolgersi i lavori.

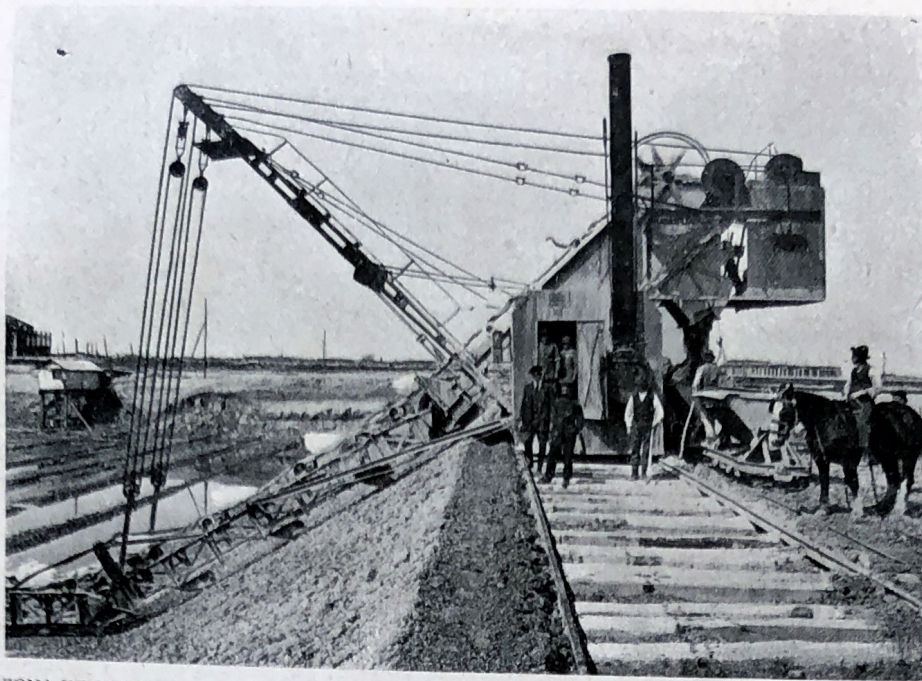
La zona prescelta era costituita da due tipi di terreno: uno sodo, coltivato e florido, a superficie argillosa — che fu dovuto espropriare —, l'altro, quello marginale verso la laguna, molle, sterile, acquitrinoso, coi bordi rosi dalle maree. Un dislivello notevole differenziava le due zone, di cui la prima emergeva nettamente sul livello della comune alta marea (terraferma) e l'altra era soggetta a tutti i capricci del flusso e riflusso.

Il primo lavoro da compiersi era perciò quello di portare tutto il terreno allo stesso livello. Si cominciò dunque a cingere con arginature tutte le zone che andavano colmate. L'innalzamento di questi argini fu compiuto tutto a braccia d'uomo: il materiale veniva ricavato dai settori argillosi del terreno retrostante e di là, a mezzo di carriole e di carri *decauville*, rovesciato in avanti.

Di giorno in giorno gli argini camminavano, formando una specie di colossale trincea che orlava il terreno paludoso e lo difendeva per sempre dall'infiltrazione delle acque lagunari. Posta così la zona in istato di difesa, si dovette procedere al colmamento tanto delle zone basse e acquitrinose, quanto della campagna coltivata per portarle tutte al livello definitivo.

Di dove trarre, ora, il materiale di colmata? Esso era lì pronto, a portata di mano; era la melma che veniva ricavata dallo scavo dei canali. Sotto quello specchio stagnante, quasi oleoso, di acque sonnolenti, posavano le masse argillose che le dighe aspettavano: era la risorsa del gigantesco lavoro che incominciava.

Potenti draghe vennero quindi scaglionate lungo il tracciato del canale di grande navigazione e dei canali interni della zona industriale e le pazienti giostre di secchie cominciarono a mordere la melma, rivomitandola ritmicamente in capaci chiatte, dette in termine nautico *bette*. Ora bisognava trasportare tutta questa melma entro le dighe: si ricorse perciò al metodo delle colmate idrauliche.

Le bette cariche di fango venivano rimorchiate accanto a pontoni galleggianti, muniti di un impianto di due poderose pompe aspiranti e prementi: una di queste pompe succhiava l'acqua dalla laguna e la proiettava, con getto violento, sulle chiatte colme, spappolando i grumi del fango e rendendolo una poltiglia quasi liquida: contemporaneamen-

ZONA INDUSTRIALE NORD. PROLUNGAMENTO DEL CANALE INDUSTRIALE NORD E FORMAZIONE DELLA DARSENA TERMINALE. ESCAVATORE MECCANICO.

te l'altra pompa aspirava dalle chiatte questa acqua limacciosa e a mezzo di tubi, lunghi talvolta centinaia di metri e sorretti da cavalletti, le rigurgitava entro le dighe, dirigendo il getto sulle zona da colmare.

La massa liquida, portante in sospensione il fango disciolto, si espandeva colmando i dislivelli: in breve la materia argillosa si deponeva in strati orizzontali e l'acqua, ridivenuta limpida, veniva, a mezzo di canaletti di scolo, ricondotta in laguna.

Raggiunto il livello prestabilito, le pompe dirigevano il rigurgito verso un altro settore: allora la melma cominciava, sotto l'opera del sole, a rassodarsi, ad asciugarsi, a screpolarsi, sino a formare dei terrapieni sodi e compatti.

Nessun'opera portuaria in Italia ha richiesto un lavoro di colmamento e di bonifica come quello che occorse per il nuovo porto di Venezia: si è dovuto creare il suolo, sottraendo alla laguna i suoi sedimenti, tagliando banchi, profondando canali, sconvolgendo un antichissimo regime di natura.

Il Quartiere urbano — che conta oggi un notevole gruppo di case con una trentina di appartamenti — avrà la fisionomia, igienicamente moderna, della città-giardino: ogni casa infatti dovrà coprire un quinto dell'area destinata al proprietario.

Come è previsto dal piano regolatore, il Quartiere urbano potrà dar alloggio a una popolazione di almeno 30.000 anime. Il Comune di Venezia sta provvedendo al tracciamento e alla costruzione delle strade, alquedotto, alla illuminazione, alle fognature. Non mancherebbero che le case: ma di queste, in aggiunta a quelle già esistenti e a quelle (circa 30) in costruzione per conto di privati, un importante gruppo sta per essere intrapreso dall'*Istituto autonomo per le case popolari* di Venezia, che ha deliberato di dedicarvi L. 3.500.000.

Guardandoci intorno, vien fatto di domandarci se non assistiamo a un miracolo. Il pensiero si smarrisce veramente nello sforzo di afferrare la grandiosità di ciò che lo sguardo appena intuisce.

Una città che nasce: una città di cui si sono già tracciate le piazze e le vie, che avrà al suo tergo una delle più ricche e poderose agglomerazioni industriali, che avrà un porto da far invidia ai più famosi scali marittimi d'Europa, che ha dinanzi a sè la pingue e florida campagna, dove può espandersi liberamente, concedendosi tutti i privilegi delle moderne esigenze edilizie. Sembra davvero di vivere un sogno: ma il sogno non è qui, dove l'opera febbrile degli uomini e dei congegni innalza dal deserto una città: è laggiù, oltre quel riso glauco d'acque dormenti, ove gli artieri del domani trarranno per godere un quarto d'ora di rapimento e d'oblio: è a Venezia che attende, che spera, che vuole, che sta per liberarsi finalmente dal servile destino che le impone il suo fascino.

Non due Venezie domani, ma una sola: e regina dell'Adriatico, non più per simbolico fulgor di diadema, ma per fatalità di savio, ricco, operoso dominio su quel mare che è suo.

CESCO TOMASELLI.

FIG. I. — UNA CURVA STRADALE DEL CIRCUITO.

IL "CIRCUITO DI MILANO„

NEL PARCO DI MONZA

(3-10 SETTEMBRE 1922)

Lo sport automobilistico ha legato ancora una volta con vincolo felice i nomi delle due città ormai tanto vicine per strettezza di rapporti, oltrechè per l'efficacia dei mezzi di comunicazione, da formare quasi un'unità morale e materiale.

Della grande Milano, che vagheggiamo per un imminente avvenire, gagliarda ed espansiva per un milione d'abitanti e per nuovi allacciamenti — sotterranei o sopraelevati — alle maggiori agglomerazioni della zona circostante entro un raggio di dieci o dodici chilometri, la regale Monza è già fin d'ora parte viva, e più sarà a misura che si evolva il programma del Consorzio Autonomo Milano-Monza-Umanitaria — (C. A. M. M. U.), — della « Società Incremento Automobilismo e Sports » — (S. I. A. S.), e di altri sodalizi sorti per valorizzare praticamente il munifico dono fatto dal Re all'Opera Nazionale dei Combattenti, cedendo a questa la libera proprietà della Villa Reale di Monza e dell'annesso Parco.

Ci consentiranno i lettori di sorvolare sulle polemiche svoltesi nei giornali intorno a questa complicata trafila d'iniziative. Noi ci faremo lecito solamente di rilevarne il lato d'indubbia utilità, in quanto — sia pure traverso una faticosa elaborazione — la somma di tante diverse e talvolta contrastanti energie ha condotto alla realizzazione di un'opera di tale importanza e bellezza che appena potrà essere degnamente apprezzata in tutto il suo valore quando sia compiuta e quando siasi rasserenata quell'aura caliginosa onde parve talora avvolta la grande impresa: il « Circuito di Milano ».

Tutti hanno un'idea di quel che sia, nel senso corrente, un Circuito: complesso di strade opportunamente scelte per formare un ciclo chiuso senza interruzioni di sorta, le quali in date circostanze vengono chiuse alla circolazione ordinaria e offerte libere alla gara tra le automobili per la conquista di questa o quella *Coppa*.

Parecchi Circuiti, tradizionalmente stabiliti su date strade, hanno guadagnato notorietà universale presso diverse nazioni: in Italia specialmente il Circuito di Brescia, ove ripetutamente si corse il Gran Premio d'Italia, ed ove conquistarono fama mondiale le nostre celebri macchine e nostri celebri *assi* del volante. Chi però credesse che basti combinare alcuni tronchi stradali a poligono chiuso e collocarvi qualche barriera ai bivi per crearne un Circuito, s'ingannerebbe a

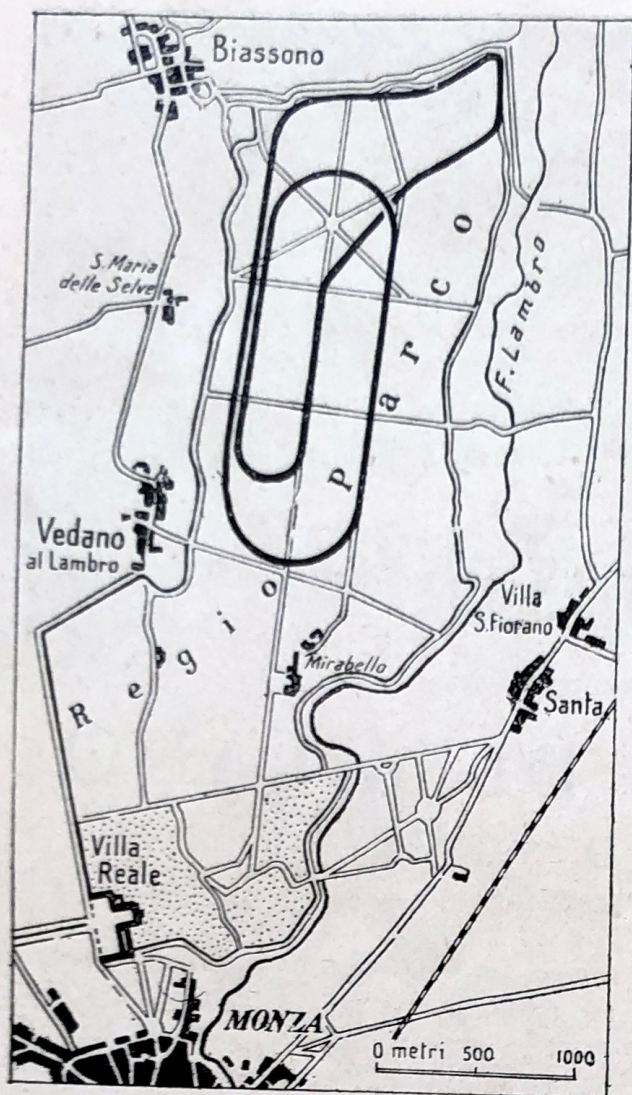



FIG. 2. — PIANTA DEL PARCO DI MONZA CON L'INDICAZIONE DEL CIRCUITO E DELLA PISTA.

partito. Le esigenze che s'impongono per questa scelta, l'importanza dei servizi che si debbono organizzare per soddisfare ad ogni esigenza del pubblico e dei concorrenti sono tali e tante, che si spiega come i Circuiti vadano fissandosi ed assumendo carattere quasi permanente, nel senso che resti viva d'anno in anno l'organizzazione relativa, la quale poi si manifesta al pubblico per pochi giorni ogni anno od anche ogni parecchi anni.

Sorella del Circuito è la Pista, meno conosciuta da noi, almeno per quanto riguarda l'automobilismo, poichè le sole piste esistenti in Italia sono destinate al ciclismo, che presenta assai minori esigenze.

La Pista è una costruzione stabile, adibita in permanenza alle corse delle automobili, sia in prova, sia in gara. Si comprende che anche tutta l'organizzazione relativa, per quanto riguarda i servizi di rimessa, di rifornimenti, di cronometraggio, di amministrazione e vigilanza assume nel caso della Pista caratteristiche speciali in confronto di quanto si esiga pel Circuito. — Ma la differenza caratteristica fra le due sedi per le gare automobilistiche sta in ciò : che nella Pista si procura di creare le migliori condizioni per lasciare a macchine e guidatori la possibilità di sviluppare la massima velocità, sopprimendo tutte le possibili cause di rallentamento, mentre lungo un Circuito si inseriscono deliberatamente e si creano apposta ove naturalmente non esistono, talune difficoltà di percorso con lo scopo di mettere a prova l'abilità dei guidatori e la resistenza delle macchine a dure condizioni di funzionamento.

Perciò le piste sono generalmente *pavimentate,* mentre le strade d'un Circuito sono generalmente a semplice massicciata, cui si dà nell'imminenza delle gare un trattamento speciale — ove occorra — per sopprimervi la polvere (catramatura superficiale, inaffiamento col *Fix*). Perciò mentre si procura che lungo un Circuito siano comprese alcune curve strette e piane, che debbono esser *prese* con rapide frenature e speciali virtuosità di guida, invece si evita lungo una Pista qualunque necessità di rallentamento alle curve, sia assegnando a queste il più ampio raggio compatibile con le condizioni locali, sia *sopraelevandole* per modo da compensare l'azione della forza centrifuga, che tenderebbe a lanciare l'automobile fuori della pista circolare lungo la tangente, come il sasso sfuggito alla fionda che lo costringeva a rapido moto circolare attorno al pugno del fromboliere.

Piste celebri per automobili sono negli Stati Uniti d'America, tra le quali universalmente nota quella d'Indianopolis, e nell'Inghilterra, che ne possiede una delle più belle a Brooklands. La Pista è ormai considerata come un mezzo indispensabile pel progresso della tecnica automobilistica, in quanto è su di questa che si studia nelle più propizie condizioni il perfezionamento dei vari organi meccanici dell'automobile, ed è sulla Pista che i guidatori di gran classe formano e perfezionano il proprio allenamento alle grandissime velocità.

A questo punto il lettore domanderà : Avremo dunque a Monza un Circuito od una Pista? E la risposta gli riuscirà probabil-

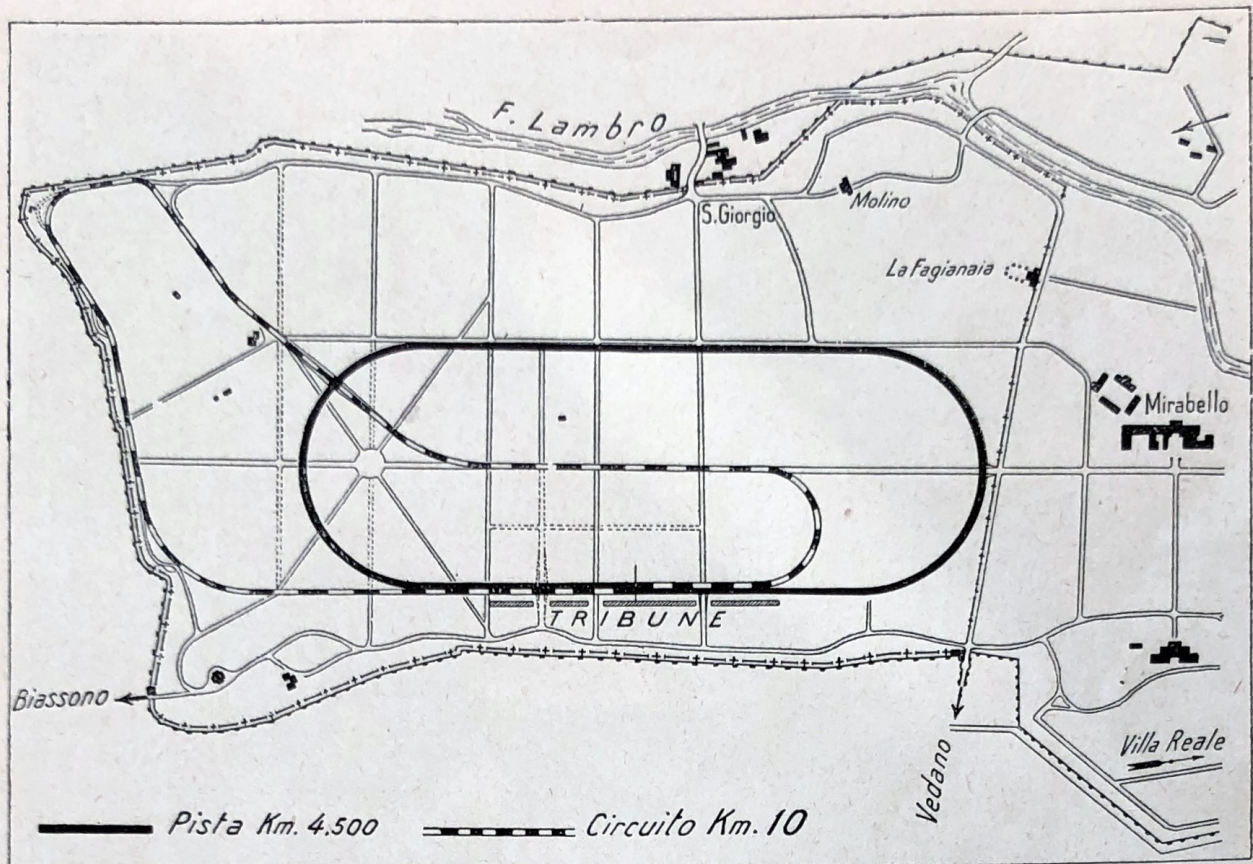



FIG. 3. — LA PISTA ED IL CIRCUITO DEL PARCO DI MONZA.
(ORIENTAMENTO DELLA CARTA: IL LATO TRIBUNE È A OVEST).

mente inattesa: Avremo un Circuito-Pista! È questa una concezione assolutamente originale, che trova qui la prima applicazione, e che difficilmente ne troverà altre, perchè la circostanza da cui dipese la possibilità di realizzare a Monza un Circuito-Pista è affatto eccezionale, cioè il disporre d'una vastissima area completamente cintata da muro, dalla quale si può escludere il pubblico quando si voglia senza formalità e senza difficoltà, nella quale non occorre alcun servizio di forza armata a tutela della sicurezza pei corridori e dell'incolumità per gli spettatori. Si hanno cioè naturalmente pronte quelle indispensabili circostanze che artificialmente e con grande difficoltà si realizzarono, in proporzioni forzatamente assai più ridotte, nelle altre piste finora costrutte.

La soluzione ideata dalla S. I. A. S. è resa chiara dalla figura 3, nella quale il tracciato in nero pieno rappresenta la Pista ed il tracciato a tratti rappresenta la strada, che — in unione alla Pista — costituisce il Circuito. Lo sviluppo della pista è di 4500 metri, lo sviluppo stradale di 5500 metri, il Circuito misura quindi complessivamente 10.000 metri di sviluppo.

Perchè si possa dare a queste cifre il giusto significato, basti accennare che lo sviluppo della Pista di Indianopolis è di m. 4000 e quello della Pista di Brooklands di m. 4235.

Abbiamo detto che le piste sono pavimentate; e non potrebbe essere altrimenti, quando si pensi che su breve percorso ivi si succedono per molti giorni dell'anno, corse di prova e corse di gara per macchine lanciate a velocità vertiginosa. Immaginiamo ad esempio una trentina di macchine, ciascuna delle quali faccia in più volte una ventina d'ore di corsa in prova prima della gara ufficiale pel Gran Premio d'Italia, ad una velocità oraria media di 180 chilometri, ai quali aggiungendo il percorso della gara — 800 chilometri — per trenta macchine, si ha una percorrenza totale di 132.000 chilometri; cioè 13.200 passaggi se tutte le prove si fanno sull'intero Circuito e 26.400 passaggi se le prove si fanno sulla Pista. Tutto ciò per una sola gara, compresa la relativa preparazione. Sono cifre che danno le vertigini, se si pensa a questi bolidi che saettano a di-

FIG. 4. — TRASPORTI DI TERRE PER FORMAZIONE DELLA PISTA.

stanza di pochi secondi l'uno dall'altro; e qualunque persona dell'arte comprende a quale dura prova debbono andare soggette le Piste sottoposte a simili tormenti. Si sono perciò provati i più perfetti e costosi sistemi di pavimentazione, e l'esperienza fu, a dir vero, pagata a prezzo di gravi delusioni dai pionieri di questa tecnica stradale. Per la Pista di Monza si è adottato un calcestruzzo costituito con cemento speciale d'alta resistenza e minuto pietrisco calcare, armato con tondini di ferro. Vi è ragione di sperare che si comporti bene; ad ogni modo anche da noi bisognerà pagare l'esperienza, ed il Gran Premio d'Italia del 1922 darà un responso esauriente su questo argomento. — Quanto alle strade che completano il Circuito, sono state cilindrate a fondo con ottimo pietrisco, e verranno catramate alla vigilia delle prove, ripetendo la catramatura durante il periodo delle prove quante volte occorra per poter garantire le strade senza polvere nel giorno delle gare.

Però anche lungo le strade verranno pavimentate le curve in calcestruzzo nonchè i rettifili d'accesso a ciascuna curva per un centinaio di metri da ciascuna parte, e ciò per evitare ai corridori la necessità di cambiare, per così dire, la maniera del prendere le curve a seconda che siano in cemento od in massicciata catramata, in quanto codesto cambiamento, dato il gran numero di passaggi (otto curve da ripetersi ottanta volte cadauna), potrebbe dar luogo a qualche fatale errore di guida.

Complessivamente, si avranno quindi 80.000 metri quadrati di pavimentazione cementizia e 20.000 metri quadrati di massicciata catramata.

Se la pavimentazione è stata la grande preoccupazione dei tecnici del Circuito, non molto minore riusciva quella della sopraelevazione delle grandi curve della Pista, curve che dovevano essere adattate per le maggiori velocità realizzabili con le più potenti macchine moderne, non senza dare una occhiata alle probabili maggiori velocità del futuro.

Per far luogo ad una gamma molto ampia di velocità, tenendo pur presente le probabilità di avere contemporaneamente molte macchine in corsa, le quali tendono evidente-

FIG. 5. — PAVIMENTAZIONE DELLA CURVA SUD DELLA PISTA.

mente a sorpassarsi, si sarebbe richiesta una grande larghezza di pista in corrispondenza alle curve.

Ricordiamo che ad Indianopolis le curve sono larghe 20 metri ed a Brooklands 30 metri. Ma una grande larghezza di pista con una forte inclinazione conduce ad una notevole altezza del rilevato rispetto alla campagna. Qui la tecnica e la logica urtarono contro le ragioni dell'arte.

È ben noto che il Parco Reale di Monza sacade sotto la vigilanza del Ministero dell'Istruzione pubblica come monumento di pubblico interesse nei riguardi artistici.

Chiamato in causa, il Ministero si trovò premuto da due parti, da chi gridava alla profanazione del Parco, sacro recesso d'ombre solenni e d'auguste memorie da considerarsi come intangibili, e da chi invocava le ragioni moderne della vita, cui aveva reso omaggio proprio il Sovrano spogliando la Corona di quell'inestimabile tesoro perchè ne potesse godere l'universalità. — Non sarà di meraviglia per alcuno se la soluzione fu un compromesso. Tra chi premeva per il più rigido *statu quo* e chi insisteva per la maggior libertà d'azione, il Salomone della circostanza, S. E. il Sottosegretario alle Belle Arti, on. Gio-

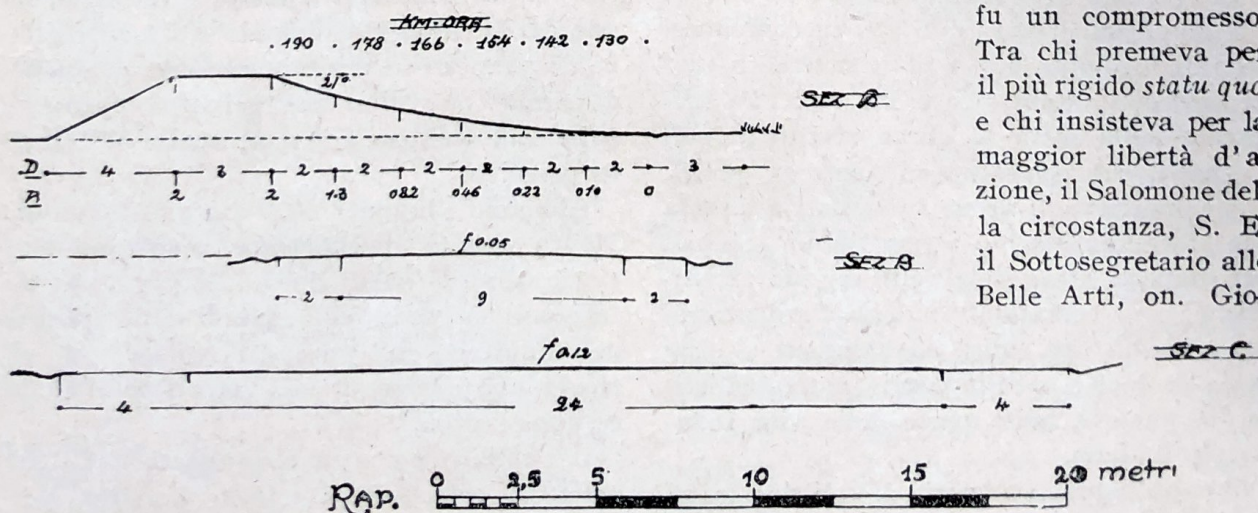



FIG. 6. — SEZIONI TRASVERSALI DELLA PISTA (VEDASI FIG. 7).

vanni Calò sedette arbitro, e segnò una larghezza che la Pista non avrebbe dovuto oltrepassare ed un'altezza sopra la quale non avrebbe potuto innalzarsi.

I tecnici del Circuito si stillarono il cervello per trarre il miglior partito da quelle parche concessioni, e ne venne fuori la soluzione indicata nelle figg. 6 e 7.

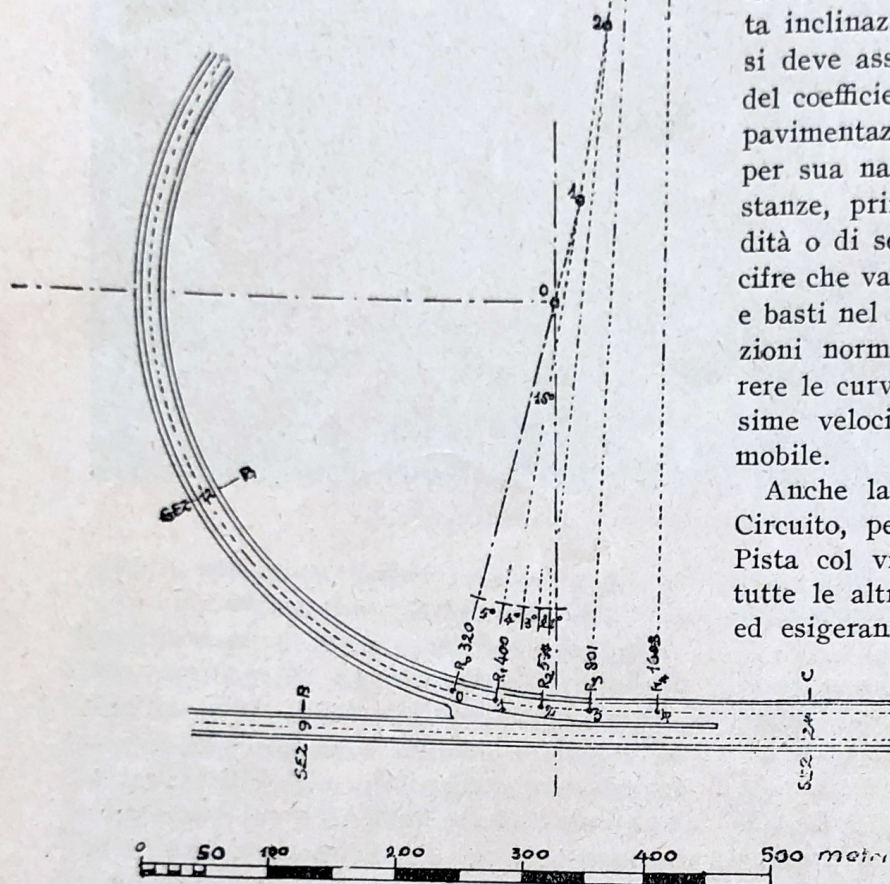



FIG. 7. — PLANIMETRIA D'UNA CURVA DELLA PISTA.

Le grandi curve hanno raggio di m. 320 con ampiezza di 150 gradi e si raccordano ai rettifili mediante curve policentriche a raggi crescenti da m. 320 a m. 1600. La larghezza della pista in curva risultò di soli 12 metri, che veramente ci sembrano pochi, e che speriamo di veder aumentati a misura che si tranquillizzino i rispettabili scrupoli dei preposti alla tutela delle ragioni artististiche, e si comprenda meglio l'importanza grandissima che andrà ad assumere il Circuito di Monza nell'industria automobilistica, la quale è tanta parte della vita industriale italiana.

Con un sopraelevamento di soli due metri rispetto alla campagna, la maggiore inclinazione che si potè assegnare alla Pista in curva risultò di 21 gradi, alla quale inclinazione si calcola che possa corrispondere una velocità di 190 km. ora in condizioni di equilibrio. Non sarebbe qui luogo di svolgere la teoria di questi tracciamenti, chè del resto ciascuno intuisce, non foss'altro per analogia con l'atteggiamento che assume il ciclista nelle curve delle piste per cicli.

Aggiungiamo piuttosto che, nel valutare la velocità massima compatibile con una data inclinazione ed un dato raggio di curva, si deve assumere a criterio un certo valore del coefficiente d'attrito dei pneumatici sulla pavimentazione della pista, valore che per per sua natura è variabile con molte circostanze, principalmente con lo stato d'umidità o di secchezza della pista. Sono quindi cifre che vanno interpretate *cum grano salis*, e basti nel nostro caso ritenere che in condizioni normali un'automobile potrà percorrere le curve della Pista di Monza alle massime velocità finora realizzate con l'automobile.

Anche la stretta curva appartenente al Circuito, pel raccordo del lato Ovest della Pista col viale centrale, sarà sopraelevata; tutte le altre curve stradali saranno piatte ed esigeranno quindi speciali virtuosità di rallentamenti e riprese. Crediamo di poter aggiungere tra le difficili prove, cui saranno sottoposti i guidatori, anche il sottopassaggio della strada alla Pista, presso il « Serraglio » (fig. 3), sebbene il manufatto sia larghissimo, preceduto e seguito da 500 metri di rettifilo, e ciò per un contrasto d'ombre e di luci che può dar le traveggole quando si fila in ragione di 50 metri al minuto secondo; alcunchè di simile può dirsi per gli altri passaggi dalle zone ombrose alle zone aperte dell'intero percorso.

Abbiamo dunque nel Circuito-Pista di Monza riunite specialissime condizioni che richiameranno su di questo la più viva attenzione non solo degli uomini dello sport e dell'industria, ma pure dei tecnici, che vi troveranno campo di ben interessanti studi ed applicazioni.

Il pubblico poi sarà conquistato dalle eccezionali comodità di questo Circuito, per quanto riguarda la facilità degli accessi e la

FIG. 8. — SOTTOPASSAGGIO ALLA PISTA PER L'ACCESSO DEL PUBBLICO ALL'INTERNO DEL CIRCUITO.

completezza dei servizi al pubblico destinati. — Vale la pena di accennare che il Circuito occuperà solamente la parte Nord-Est del Parco, fig. 2, lasciando tutto il rimanente allo stato originale, e non saranno pochi coloro che verranno condotti a godere per la prima volta le bellezze naturali del Parco di Monza proprio grazie all'invasione del Parco da parte dell'automobilismo. — Parlando di accessi al Circuito, è impossibile non ricordare per termine di confronto le condizioni eccezionalmente difficili in cui si svolgeva l'interminabile colonna d'autoveicoli adducenti, per unica strada, al Circuito di Brescia la folla degli spettatori. Chi ha presenziato quel *défilé*, procedente per lunghe ore a lentissimo passo d'uomo in duplice colonna serrata, ha ben compreso di quanta importanza sia il regolare l'afflusso ed il successivo deflusso di molte migliaia di veicoli che presentano le caratteristiche più diverse. Ora Monza si trova per questo riguardo in condizioni specialmente favorevoli, essendo ubicata al centro d'una vasta raggiera di strade, di tramvie, di ferrovie, onde sarà possibile distribuire le parti alle singole arterie di comunicazione per modo di consentire una ragionevole celerità di trasporti ed insieme la sicurezza che non accadano deplorevoli e pericolosi ingombri. — Speciali studi vennero già fatti al riguardo dalla S. I. A. S. col concorso di tutte le Amministrazioni e Società interessate. — Notevolissimo poi il vantaggio di poter *parcare* nell'interno della pista molte migliaia di automobili e carrozze, le quali vi avranno accesso da due sottopassaggi al lato Ovest della pista (fig. 3). — Lungo questo lato saranno disposte le tribune, capaci di ben 20.000 persone. Qui saranno collocati i traguardi — al plurale — poichè dato il gran numero delle macchine concorrenti e la relativa ristrettezza della sezione trasversale della pista, occorrerà collocare le macchine su parecchie linee di partenza. — Ma dei dettagli d'organizzazione si dirà meglio dopo le prime gare che si correranno nel prossimo settembre, anche per non allungare eccessivamente questa prima presentazione del «Circuito di Milano» ai lettori delle «Vie d'Italia».

Ci parrebbe però di mancare ad uno degli scopi di questa rivista se non mettessimo in evidenza, con poche date e poche cifre, il *récord* di celerità compiuto dai dirigenti della S. I. A. S. e dei loro collaboratori per preparare il Circuito in tempo utile per le gare del prossimo settembre ad onta delle lunghe esitazioni che ritardarono l'inizio dei lavori. Crediamo che il più rappresentativo degli americani non saprebbe trattenere un *all*

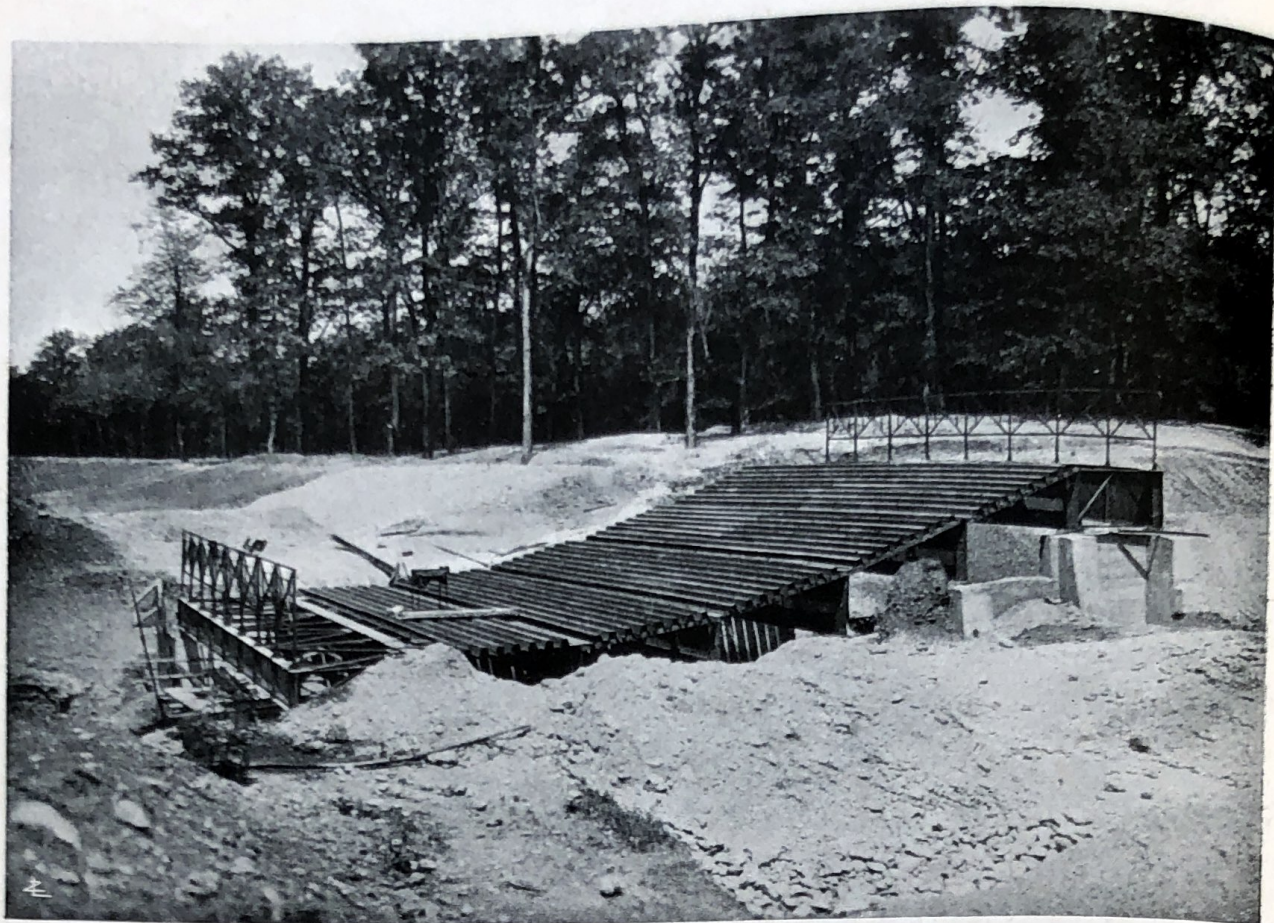



FIG. 9. — L'ARMATURA METALLICA DEL PONTE PEL SOVRAPASSAGGIO DELLA PISTA AL CIRCUITO.

right! se avesse l'occasione di dare il proprio giudizio su questa prova degli italiani di saper fare presto e bene.

La convenzione tra il Segretario alle Belle Arti e la S. I. A. S. porta la data del 4 aprile 1922. — Il 27 aprile era sottoposto al Comitato Tecnico il progetto esecutivo, il 3 maggio erano conclusi gli appalti a quattro imprese per altrettanti lotti, il 15 maggio si iniziavano i lavori con una forza operaia di 2000 uomini portata poi rapidamente a 3000. Si trattava d'un movimento di terra di 90.000 metri cubi per lo scavo e di 70.000 metri cubi pel riporto, con distanze di trasporto fino a 1500 metri, si trattava della costruzione di tre grandi manufatti, uno in ferro e gli altri in cemento armato, si trattava infine di creare chilometri di nuova strada su fondo vergine e pavimentarle in modo perfetto, per una superficie di 100 mila metri quadrati, con l'impegno di consegnarle libere per le prove entro il 15 d'agosto. E poichè le pavimentazioni in calcestruzzo devono avere un mese di maturazione dalla gettata per poter essere sottoposte al transito, si trattava di ultimarle entro il 15 di luglio, cioè in due mesi, una cinquantina di giorni lavorativi. Ed il colpo di mano è stato compiuto! Furono addette alla preparazione del calcestruzzo otto potenti bettoniere azionate da locomobili, vennero adibiti ai trasporti 200 carri a cavalli e 10 autocarri. Dalle cave di Bisuschio si rovesciarono ai cantieri 60 vagoni ferroviari al giorno di pietrisco.

Una grande fabbrica di cemento, la « Montandon » di Ponte Chiasso fu adibita esclusivamente alla preparazione del cemento speciale d'alta resistenza per le pavimentazioni del Circuito, e di questo cemento ne occorsero oltre 40.000 quintali! Mentre queste pagine vanno in macchina l'opera è finita. E mentre le pavimentazioni cementizie maturano sotto la coperta di paglia mantenuta costantemente innaffiata, si curano i lavori di finimento e d'abbellimento.

Fra poche settimane il rombo possente delle macchine da corsa farà rintronare le tranquille aure del Parco; poi — cessate le gare — la solenne quiete del luogo riprenderà il suo secolare dominio.

E si riconoscerà che, con qualche avvicendamento, vi è posto per tutti, anche nel Parco di Monza....

Ing. ITALO VANDONE.

L'ENIT NEL 1921

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche ha pubblicato la propria relazione sull'attività svolta nel 1921. L'on. Rava, suo Presidente, l'accompagna con brevi parole indirizzate al Ministro per l'Industria ed il Commercio. Sono otto righe redatte in forma severa, che sembrano marcare un contrasto profondo con la parola che sgorga sempre fiorita dalle labbra dell'Uomo illustre, densa di immagini e di fatti, piena di ricordi storici, letterari e politici, profusa di un senso perenne di poesia.

Dopo essersi richiamato alle norme che stabiliscono i termini in cui la relazione deve essere fatta, il Presidente aggiunge semplicemente: « L'Ente, sorpassato il periodo di assestamento, ha potuto già nell'anno decorso svolgere largamente la sua attività in Italia e all'estero, attività che nel 1922 avrà un maggiore sviluppo per il conseguimento dei fini assegnati dallo Statuto e dalla Legge ».

Pure, anche questa costrizione è bella: il documento non ha bisogno di molti commenti. Chi sa leggerlo ed intenderlo non può che rimanerne ammirato: perchè questa è soltanto la seconda relazione del giovane e rigoglioso organismo, è la sua seconda tappa dopo appena due anni di esistenza laboriosa ed onesta: essa offre la gradita occasione di sostare un istante, non per cercare riposo, ma per il grande diletto della mente e del cuore.

UN EFFICACE OPUSCOLETTO PER LA CONOSCENZA DELLE BELLEZZE ITALIANE DIFFUSO IN CIRCA MEZZO MILIONE DI COPIE IN NOVE LINGUE.

In tutte le aziende vi è un'epoca fissa in cui si tirano le somme e si guarda al passato, al cammino percorso, al lavoro compiuto: se questo è stato fecondo il compiacimento è legittimo e se ne trae grande incoraggiamento per il futuro. Ma quando si fa il bilancio morale ed economico di organismi che si chiamano Enit o Touring, le sensazioni si moltiplicano e se la soddisfazione per ciò che si è fatto può essere grande, quello che rimane assume aspetti sempre più grandiosi. Poi si è presi da ciò che dà la maggior forza: attraverso il turismo si tende, sia pure modestamente, al bene supremo del nostro Paese, ogni voce di bilancio dice che ciò che si è speso lo è per la bellezza e la grandezza d'Italia; ogni prestazione conferma che tutto è rivolto allo stesso fine.

***

L'Enit ha avuto la fortuna di nascere quando i tempi erano maturi: prima di lui sorsero in altri paesi organismi consimili ed ebbero fortuna varia a seconda del lavoro che seppero e poterono svolgere. Il nostro Enit sorse quando lo Stato non poteva proprio più ignorare quel grandioso fenomeno economico e sociale che si chiama turismo, al quale il Touring dedicava da più di vent'anni una propaganda efficace: una volta costituito, partì come una freccia, valendosi dell'esperienza e della collaborazione degli istituti turistici sorti per iniziativa privata, stringendo vincoli preziosi e cordiali con le FF. SS. e col Touring (1); chiamando a raccolta Istituti Bancari, Società di Navigazione, Imprese di Trasporti, Associazioni locali, tutto quanto ha rapporto col turismo. Quando collocò i propri uffici a Roma in via Vicenza, aveva già svolto un buon lavoro, preparato un po' dappertutto con la febbre di chi sa ciò che vuole.

Ora ha una bella sede in via Marghera, acquistata coi mezzi suoi ordinari « adeguata alle necessità dei servizi ed al giusto decoro dell'Istituto ».

(1) La collaborazione del Touring all'Enit è stata sempre intima e costante. Essa ebbe anche un lato benefico che non può essere trascurato: quello di portare un contributo di vedute e di consigli provenienti da ambienti affatto diversi da quello di Roma. Il mettere in presenza tendenze talora anche solo in parte coincidenti, ha un valore pratico notevole.

Come è noto l'Enit trae i suoi mezzi da un contributo annuo dello Stato di lire 500.000 e dalla tenue tassa (cent. 10 ogni 50 lire) applicata sui conti d'albergo, il cui introito complessivo nel corso del '21 si aggirò attorno al milione e mezzo. L'aliquota irrisoria non disturba affatto i contribuenti e non ha sollevato nel pubblico che paga alcuna protesta: l'avversarono più o meno apertamente invece gli albergatori (almeno quelli che fanno parte dell'A.I.A.) quando sostennero che i conti salivano alle stelle per i gravami fiscali (astraendo dalle loro pretese) e conglobarono nelle loro proteste, alle tasse veramente pesanti anche la « tassa turistica ».

È vero che questa è di pochi centesimi su centinaia di lire, e per giunta a tutto vantaggio dell'industria, ma poteva aiutare la loro tesi presso chi non si desse la pena di tener conto che in un albergo di lusso per cento lire di conto si pagano venti centesimi di tassa turistica e L. 11,80 di tassa di lusso (unitamente alla percentuale a favore dei mutilati), senza contare la gravosa tassa di fascetta, la percentuale di servizio (da 10 a 20 lire) e... le altre. Se essi sapessero rendersi conto dei benefici immensi che loro apporta l'Enit, si pentirebbero di quanto hanno fatto e sarebbero i più grandi sostenitori della così detta tassa turistica, che più giustamente dovrebbe chiamarsi bollo turistico.

Fortunatamente il Governo ha compreso tutta la inconsistenza delle argomentazioni degli albergatori per la tassa turistica, e nel disegno di Legge presentato da S. E. Bertone, Ministro delle Finanze, nella seduta della Camera del 20 giugno u. s., contenente disposizioni relative ad alcune tasse di bollo; mentre riconosce le difficoltà nell'applicazione delle aliquote per il bollo, la tassa di lusso e le addizionali e quindi provvede a fonderle in un'unica percentuale, aggiunge: « La tassa turistica non si può per ora conglobare anche perchè manca oggi il modo di stabilire il gettito preciso del bollo alberghi che sarà noto solo con la approvazione del disegno e con la specializzazione dell'entrata, senza creazione di alcuna marca nuova, ma solo applicando agli alberghi, locande e pensioni le attuali marche di lusso e scambi sovrastampate con la parola Alberghi.

« Deve quindi restare isolata per ora la tassa turistica che è a favore dell'Ente Nazionale Industrie Turistiche a carico del quale sta in massima parte la relativa organizzazione, sia per quanto riguarda il controllo sulle riscossioni, che la fornitura degli stampati ai ricevitori del registro e la spesa per la stampa delle marche.

« Con tale sistema le tasse sarebbero pertanto ridotte a due e si avrebbe il vantaggio di isolare quella turistica, senza portare cambiamenti all'attuale modo di riscossione, che ha dato buona prova e nulla costa all'Erario.

« L'introito dell'Enit in seguito alla applicazione della tassa turistica è stato nell'anno 1921 di lire 1.643.000 e nel primo quadrimestre del 1922 di L. 616.053,71, il che dimostra che la tassa viene regolarmente applicata in relazione allo sviluppo del movimento turistico e dimostra pure che da parte dell'Enit viene esercitata al riguardo efficace sorveglianza. E la continua sorveglianza fatta dall'Enit porta di conseguenza una più regolare applicazione della tassa di lusso, con evidentissimo vantaggio dell'erario.

« Inoltre se la tassa turistica venisse conglobata con quella di lusso ne verrebbe all'Enit un forte danno, tale da compromettere forse la sua vitalità. La tassa di lusso, infatti, è applicata con crescenti aliquote solamente in alberghi di speciali categorie; invece un rilevante numero di essi, circa ottomila, modesti sì, ma molto frequentati, pagano L. 0,10 di tassa di lusso, mentre la tassa turistica è di L. 0,20 per cento.

« La falcidia che verrebbe a subire il bilancio dell'Enit sarebbe tale da rendere dubbio l'adempimento delle finalità per le quali fu istituito, perchè le sole spese di propaganda all'estero raggiungono il milione di lire all'anno. E questa cifra, che rappresenta un terzo del bilancio generale dell'Enit, è già inadeguata a soddisfare le enormi richieste di materiale di pubblicità da parte degli uffici esteri di viaggio e turismo ».

Da queste colonne che diffondono la voce del Touring ai suoi quasi 200.000 Soci parte un vivo ringraziamento per la lucida mente che seppe così bene interpretare le esigenze del fisco, quelle del pubblico e quelle dell'Enit.

Auguriamoci che il Governo possa fra non molto ricevere anche l'espressione di riconoscenza degli albergatori.

IL TRINOMIO ENIT, FF. SS., T. C. I. ALLA FIERA DI LIONE. - L'INTERNO DELLO STAND.
LA FIERA DI LIONE È FRA LE PIÙ IMPORTANTI DEL MONDO: NELLA RIUNIONE DELLA SCORSA PRIMAVERA, NEL GRUPPO "TRANSPORTS ET TOURISME,, HANNO PARTECIPATO TUTTE LE COMPAGNIE FERROVIARIE E DI NAVIGAZIONE FRANCESI, UFFICI STATALI DI TURISMO DI VARI PAESI, I PIÙ IMPORTANTI TOURINGS CLUBS, AGENZIE DI VIAGGIO, ECC.

Questi pensieri sgorgano spontanei in chi ebbe la fortuna di rendersi conto di forme di attività nuove ed efficaci, che purtroppo non possono, nè potranno mai essere apprezzate in giusta misura dal pubblico.

Un giorno dopo una Seduta di Consiglio dell'Enit venne presentato un numero enorme di giornali e di riviste straniere, che riempirono di piacevole sorpresa. Queste pubblicazioni avevano press'a poco la stessa data e tutte parlavano del nostro Paese nelle più varie lingue, in mille modi, con tutte le suggestioni della propaganda intelligente: l'illustrazione si alternava sotto i nostri occhi all'alata descrizione; l'informazione turistica nascondeva garbatamente la rettifica di notizie inesatte o false o deviate ad arte, la vita intensa del nostro Paese balzava da mille parti, dagli accenni ad avvenimenti sportivi, ad esposizioni d'arte, a fiere campionarie: in ogni riga l'onesta esaltazione della Patria.

Questo non è lavoro d'eccezione, ma di tutti i giorni, di tutti i mesi: le raccolte sono custodite a Roma e costituiscono una documentazione formidabile.

Eppure esso non costituisce che una piccola parte di quanto si fa in questo campo. Le applicazioni sono davvero infinite, e quando i mezzi non difettano e sono bene impiegati, se ne possono trarre vantaggi cospicui. In una rapida scorsa, vedremo quanta originalità e praticità abbia saputo raggiungere l'Enit.

I giornali e le Riviste hanno la vita di un giorno o di un mese, occorre quindi integrare la loro azione con pubblicazioni apposite, ben redatte e ben stampate, con ricche illustrazioni; esse sono destinate ai più vari paesi, spesso ai più progrediti e anche il lato estetico non deve presentare il più piccolo appiglio alla critica. Un opuscolo intitolato *Italia*, stampato in parecchie edizioni e in varie lingue (italiana, francese, inglese, tedesca, spagnuola, portoghese, svedese, ungherese, cecoslovacca), per dare una visione generale del nostro Paese, raggiunse la tiratura complessiva di mezzo milione di co-

pie. Poi una fioritura di altre pubblicazioni: limitiamoci ad accennare i titoli, di per sè eloquentissimi:

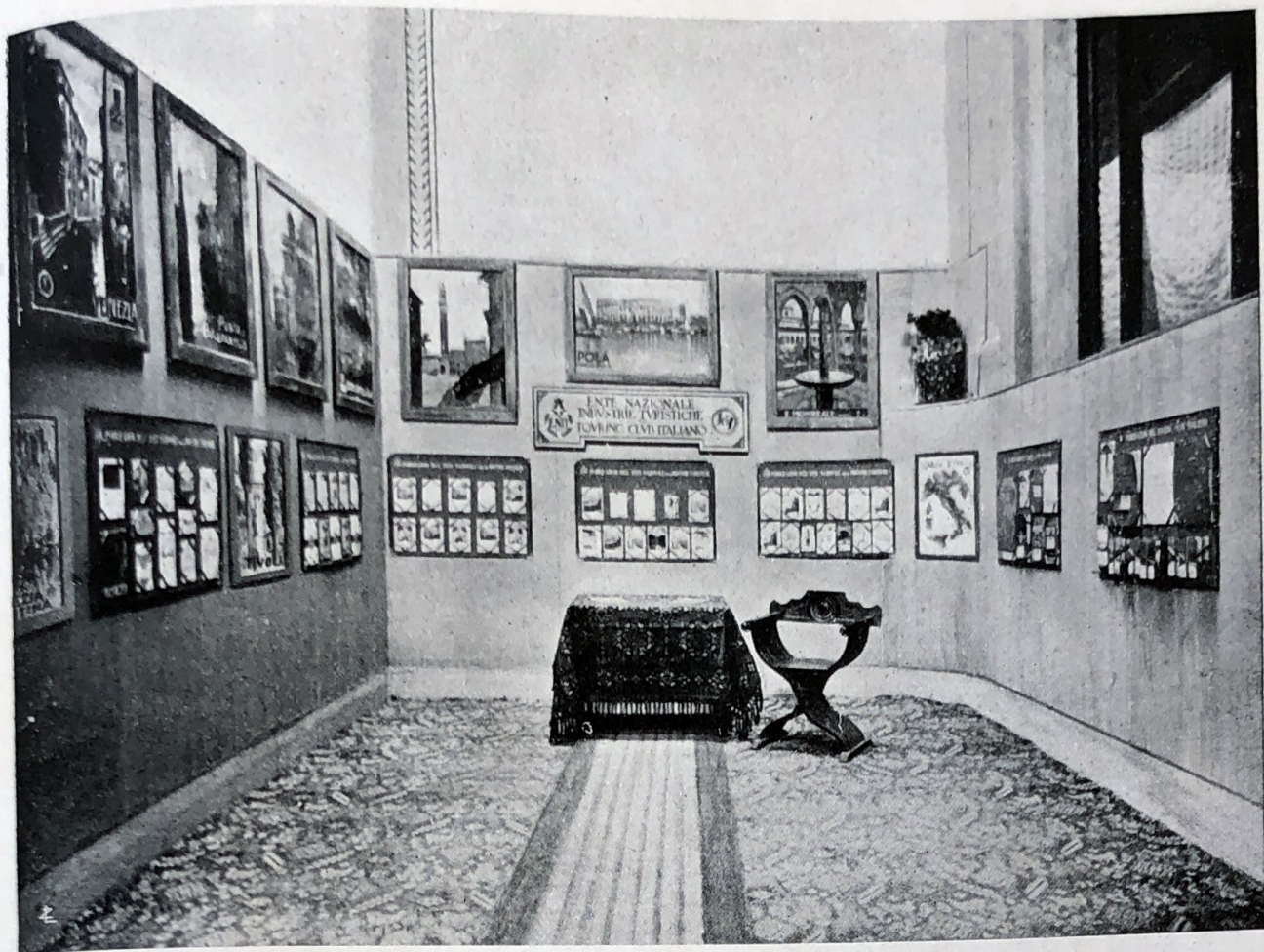
Elenco degli avvenimenti sportivi, religiosi e caratteristici (1000 copie); *Calendario del turista* (20.000 copie); *Sardegna* (5220 copie); *Centri di sport invernali* (ediz. francese: 5.000 copie); *Rappresentazioni classiche al Teatro di Siracusa* (ediz. italiana, francese, inglese: 10.000 copie); *Servizi ferroviari automobilistici di turismo* (6575 copie); *Riviera Ligure* (90.000 copie); *Golfo di Napoli* (40.000 copie); *Venezia Tridentina* (ediz. italiana, inglese, tedesca, francese, spagnuola, portoghese: 70.000 copie); *La visita ai campi di battaglia* (ediz. italiana, francese, inglese: 10.000 copie). Quale varietà di argomenti e quante preziose notizie! Poi la *Guida dell'Emilia,* che fa parte delle serie di Guide regionali già iniziata dalle FF. SS. col concorso del Touring, pubblicata nel 1921 e distribuita a tutti i nostri Vitalizi, di cui già si ebbe occasione di parlare diffusamente.

Ma non basta: il cinematografo è un mezzo di propaganda meraviglioso, ed ecco l'E. N. I. T. acquistare e distribuire a conferenzieri che parlino dell'Italia, 68 films nelle lingue inglese, francese, italiana, spagnuola, tedesca, rumena, lunghe complessivamente 12.380 metri. Le stesse finalità si perseguono con larga distribuzione di fotografie (2611 nel '21), diapositive (1284), clichés (83), ed ingrandimenti (263), fatta continuamente, con metodo, con logico riguardo al pubblico che si deve conquistare.

Poi vi è la propaganda fatta a mezzo di cartelli artistici: essa forma una magnifica serie di visioni delle località più pittoresche del paese: Merano, Monte Rosa, Santa Caterina del Sasso, Punta di Barbianello, Lago d'Orta, Santa Margherita Ligure, Siena, Firenze, Amalfi, Capri, Taormina, Monreale sono i titoli dei cartelli che insieme con una suggestiva scena alpina per gli sports invernali e ad una illustrazione dei servizi automobilistici di turismo, fermano l'attenzione del pubblico e lo inducono a visitare i luoghi tanto simpaticamente riprodotti nei diversi quadri a colori.

La loro diffusione è grandissima ed altamente proficua all'estero; grazie a speciali accordi tra le varie Compagnie Ferroviarie e le FF. SS.: nel '21 se ne spedirono 65.000 copie! Non basta: nel campo della propaganda le risorse sono infinite. Servono ottimamente foglietti e cartoncini come: *Il clima in Italia* (10.000 copie), che a colori dà subito la sensazione visiva e documentata con dati scientifici della mitezza del nostro clima; o come *Visitate l'Italia* (edizione italiana, francese, inglese, spagnuola, portoghese: 20.000 copie), che offre la visione dei più suggestivi angoli del nostro Paese. Queste finalità possono essere raggiunte fin con programmi musicali, che infatti vennero preparati e stampati dall'Enit, nei quali sono richiamati monumenti importanti per venustà e bellezza.

Ma il pubblico che viaggia ha bisogno anche, in misura grandissima, di dati pratici per poter scegliere un itinerario, per fare preventivi di spesa. *La cartina dei servizi marittimi ferroviari* (15.000 copie) indica le linee principali di navigazione da ogni parte del mondo all'Italia; *la carta ferroviaria dell'Italia* (50.000 copie) le linee che uniscono fra loro le principali località. Per quanto è stato possibile si è posto mano alla pubblicazione di un *Elenco degli alberghi d'Italia.* Le difficoltà però sono tante che l'elenco generale non contiene nella prima edizione (in bozze) che pochi dati: gli albergatori, come sempre, oppongono resistenze insormontabili. Più facile è stato il dar notizia con appositi elenchi degli alberghi e dei prezzi di alcune determinate regioni: Venezia Tridentina (1000 copie) Venezia Giulia (1000 copie); laghi italiani (1000 copie); centri di sports invernali (1000 copie).

La buona propaganda raggiunse pure risultati pratici con facilitazioni di ogni sorta ad editori di guide straniere ed a scrittori pure stranieri che pubblicarono nelle rispettive lingue apprezzati volumi sull'Italia; con la partecipazione a fiere, ad esposizioni, ecc.; con l'organizzazione di corsi estivi per stranieri allo scopo di dare il maggiore sviluppo a quelle istituzioni che si propongono la diffusione della cultura e lo scambio di rapporti intellettuali fra le varie Nazioni (i corsi estivi vengono tenuti finora presso l'Istituto di Studi Superiori di Firenze e presso l'Università di Perugia, e nei prossimi anni si cercherà di organizzarne parecchi altri); con l'organizzazione di viaggi di giornalisti e di delegazioni estere, affinchè esse poi possano parlare diffusamene sui loro giornali delle cose viste. Importantissima

IL TRINOMIO ENIT, FF. SS., T. C. I. ALLA FIERA DEL LIBRO DI FIRENZE.

fra queste manifestazioni quella svoltasi nel '21: una comitiva di giornalisti inglesi, rappresentanti di una quarantina di importanti quotidiani del Regno Unito, fece un giro in Italia per invito dell'Enit, per rendersi conto direttamente del vero stato delle cose del nostro Paese, artificiosamente travisate da alcuni periodici.

Questa visita diede risultati soddisfacentissimi e servì a chiarire molte cose e ad eliminare molte idee sorte.

Altra visita all'Italia fecero sotto gli auspici dell'Enit e coi medesimi risultati lusinghieri, d'accordo con alcune Società Britanniche (tra le quali la « Friends of Italy Society), una grossa comitiva di Sindaci, Presidenti di Camere di Commercio ed altre personalità inglesi che vennero da noi per prendere conoscenza diretta dei nostri principali Istituti finanziari e commerciali e dei maggiori stabilimenti industriali. La visita venne resa il mese scorso dall'on. Rava che presiedeva una comitiva di personalità italiane e l'eco delle accoglienze che egli ebbe è ancora vivissima.

Il Consorzio per gli Uffici di Viaggi e Turismo.

Perchè tutta questa vasta opera di propaganda potesse svolgersi efficacemente e razionalmente si rese necessaria l'esistenza di corrispondenti in ogni parte del mondo e di veri e proprii uffici nei centri principali.

Le Guide, i programmi, gli itinerari, i libri di viaggio a poco valgono se non sono sapientemente distribuiti. Si pensò allora che dovendo creare organismi costosi come gli Uffici, che esigono locali belli e signorilmente arredati e personale scelto e capace, si potevano unire forme di attività affini e convergenti. In un ufficio di informazioni turistiche trova la sua sede ideale la biglietteria delle FF. SS., come quella di una Compagnia di Navigazione, come la succursale di una Banca. Ecco perchè si poterono felicemente conciliare le esigenze di vari Enti con la finalità suprema del maggior risultato utile per tutti. Sorse così il « Consorzio Italiano per gli Uffici di Viaggio e Turismo » di cui parecchie volte ebbe a parlare

in questa Rivista il suo Presidente e nostro Direttore Generale, L. V. Bertarelli. Esso ha lo scopo di associare e coordinare le iniziative dell'Enit, e, in armonia ai fini di esso, l'azione di quegli Enti, Istituti, Società o Ditte che abbiano interesse allo sviluppo delle industrie turistiche.

Vi partecipano di diritto le FF. SS. e la Unione delle Camere di Commercio, nonchè vari Istituti Bancari e le Società di Trasporti Marittimi e Ferroviari che diano un contributo annuo non inferiore a L. 20.000 a favore dell'Enit. Sono poi ammessi a far parte del Consorzio altri Istituti, Associazioni o persone scelte tra quelle che abbiano particolare competenza in tema di industrie turistiche.

Data la fisionomia speciale assunta dal Consorzio, per la partecipazione ad esso di altre Aziende, fu sentita l'opportunità di un bilancio proprio, che fa parte però del bilancio generale dell'Enit al quale è devoluto ogni eventuale avanzo di gestione. Con una convenzione del dicembre 1920 tra l'Enit e le FF. SS. vennero attribuiti al Consorzio i tre uffici già esistenti a Londra, a Parigi, a New York e gestiti: il primo dalla Banca Commerciale Italiana, l'altro dal Banco di Roma ed il terzo dalla Compagnia delle carrozze con letti. Successivamente sorsero ben sei uffici in Svizzera con sede a Basilea, a Ginevra, a Lucerna, a Lugano, a S. Gallo ed a Zurigo, gestiti dalla Svizzera-Italia, emanazione diretta dal gruppo Navigazione Generale Italiana. Nel corso del '21 furono aperti i seguenti altri uffici: a Vienna, Monaco e Berlino, gestiti dal Lloyd Triestino; a Barcellona, Madrid, Rio Janeiro e Buenos Ayres, gestiti dall' Italia-America, anch' essa emanazione del gruppo N. G. I.; ad Alessandria d' Egitto ed al Cairo, gestiti dal S. I. T. M. A. R.; infine Nizza, centro importantissimo di traffico turistico ed immediato alle nostre frontiere, ha avuto il suo ufficio nel dicembre del '21. Questa fu la prima rete di uffici all'estero organizzata in meno di nove mesi di esercizio del Consorzio, nell'anno 1921.

« L'opportunità di sviluppare gli uffici all'estero e crearne dei nuovi è evidentissima. Il confronto con l'estero lo dimostra. Si tratta di svolgere una azione diretta — in contrapposto specialmente alla concorrenza internazionale — sulle varie nazionalità, che la lotta commerciale del dopoguerra fa convergere nei paesi d'Europa. Ed occorre tener conto del fatto che tutte le altre Amministrazioni ferroviarie e gli Uffici di turismo esteri hanno proprie reti di Uffici. In questa azione, di così grande interesse nazionale, oltre l'ausilio delle nostre rappresentanze diplomatiche e consolari, è indubbiamente prezioso anche il contributo, in parte già acquisito, che può venire dalle Camere di Commercio italiane all'estero, non foss'altro che per l'appoggio morale negli ambienti dove esse operano, e per la loro potenzialità di indagini e di studio sulla direzione delle correnti dei viaggiatori ».

Ma non bastano gli uffici all'estero: ne occorrono di non meno importanti anche in Italia; in relazione alla convenzione con le FF. SS. più sopra citata, passò all'Enit l'Agenzia di Milano delle FF. SS. (via S. Margherita); a Venezia ebbe vita un ottimo ufficio d'accordo con la locale Federazione per gli Interessi Turistici (Piazza S. Marco); a Torino il problema è stato risolto ancora una volta col concorso della N.G.I. (Piazza Castello) che funziona anche come Agenzia della Compagnia per le carrozze con letto, con manifesta soddisfazione del pubblico che ha visto eleminati parecchi abusi; a Trieste gli interessi del Consorzio si sono identificati con quelli della Società per il Movimento dei Foresieri (Ufficio in Piazza della Borsa).

Nel '22 sono sorti uffici a Bruxelles, d'intesa con la Camera di Commercio, a Genova con l'Istituto Italiano di Credito Marittimo, a Firenze con il Gruppo N.G.I., a Palermo con la collaborazione dell'Associazione Siciliana per gli Interessi Economici e per il turismo.

Come si vede, il lavoro compiuto fu enorme: ed esso è anche un bell'esempio di concordia e di collaborazione tra Ferrovie, Enit, Società di Navigazione, Banche, Camere di Commercio, Associazioni locali. L' Enit non ha dimenticato che l'unione fa la forza.

« Il programma degli Uffici » dice la relazione « è stato ed è quello di fare il meglio e il più che si possa con il proposito pratico e concreto inspirato dal motto inglese « to please the public », il che deve anche significare che questo pubblico occorre cercarlo in casa e fuori contrapponendo la nostra alla pubblicità e propaganda degli altri paesi, sottraendola in modo definitivo ai criteri par-

ticolaristici, che ripugnano al più ampio, economico-nazionale, fine massimo dell' istituzione dell'Enit ».

Le “ Pro loco ,,.

Ma l'opera di persuasione che si esplica in mille modi perchè i turisti stranieri visitino sempre più numerosi il nostro Paese non basta: bisogna che i luoghi più frequentati dai turisti siano veramente in condizioni di riceverli. Quest'opera di importanza fondamentale compete alle Associazioni « Pro loco » di cui tante volte si è parlato: essi sono gli organi locali per lo sviluppo e la tutela del turismo. Non è certo difficile in un Paese come il nostro, dove con tanta facilità si mettono sulla carta i programmi più vari, dar vita a queste associazioni. Difficilissimo è invece farle lavorar bene. Ne esistono ora circa 200: solo 80 però sono attive e legate all'Enit, il quale le incoraggia e le aiuta (le varie sovvenzioni accordate alle « Pro loco » nell'esercizio 1921 sotto forma di partecipazione ai loro lavori sommano a L. 58.400), e le premia, nominandole sue corrispondenti. Per facilitarne la costituzione ha pubblicato e diffuso su larga scala (10.000 copie) un particolareggiato studio sulla « organizzazione e funzione delle « Pro loco ». In questo campo il lavoro da svolgere è ancora enorme e non bisogna aver troppa fretta: occorre perseverare e sostenere gli organismi veramente vitali.

IL TRINOMIO ENIT, FF. SS., T. C. I. ALLA FIERA DI LIONE. L'INTERNO DELLO STAND.

Per i luoghi di cura e di soggiorno.

Un campo di ricchezza per buona parte ancora « in potenza » è costituito dalle risorse idrominerali e climatiche di primissimo ordine di cui ha tanta dovizia l'Italia nostra. Bisognava entrare rapidamente nel vivo dell' argomento, senza indugi, perchè la miniera potesse dare presto i propri frutti: ed ecco sorgere la Commissione dell'Enit per le stazioni idrominerali e climatiche, nella quale sono autorevolmente rappresentate la Scienza, il Demanio dello Stato e gli esperti. Si cominciò subito con un'accurata inchiesta sullo stato attuale delle stazioni idrominerali e climatiche d'Italia, lavoro di base necessario per distinguere le buone stazioni dalle innumerevoli che aspirano ad assurgere a grande importanza e che non vi riusciranno mai, per poter quindi procedere su una base sicura. L'azione di propaganda sia all'interno che all'estero ha avuto inizio con conferenze e gite di medici italiani e stranieri alle nostre stazioni di cura, con pubblicazioni come quella magnifica *Le acque salutari d'Italia* (edizione in italiano, francese, inglese, tedesco, 15.000 copie), illustrata da ben 34 magnifiche tricromie e la *Bibliografia idrologica italiana a tutto il XVIII secolo* (1000 copie), contributo prezioso alla conoscenza del nostro magnifico patrimonio idrologico.

La connessione con l'attività statale.

Intorno a queste mura maestre che reggono l'opera dell'Enit sta una folla di lavori che pure hanno una importanza assai grande: essi denotano una visione completa delle funzioni di questo organismo, specialmente in relazione ai problemi connessi con l'attività statale. Tipico esempio lo studio fatto con competenza e con fede della tassa di soggiorno: esso si può citare a modello di trattazioni del genere. Il Governo non volle tenerne conto ed ebbe grave torto: esso non vide in questa tassa che il lato fiscale e quindi autorizzò tutti i Comuni del Regno ad applicare una « imposta di soggiorno » a carico dei non residenti nel Comune che snaturava completamente il principio informativo della tassa di soggiorno, così come deve essere intesa dall'esperienza fatta in altri Paesi molto più progrediti del nostro in fatto di turismo; mezzo cioè fondamentale per l'incremento ed il rinnovamento delle nostre stazioni di cura e di soggiorno. Il documento presentato al Ministero dell'Industria e del Commercio dall'Enit, unitamente ad un elaborato schema di disegno di Legge resterà a testimoniare quale fosse la via da seguire.

Il tempo renderà sempre più intima la collaborazione fra potere centrale ed Enit: per quanto rapida sia, purtroppo, la successione dei Governi nel nostro Paese, essi potranno convincersi di avere a loro disposizione un organismo eccellente, dotato di elasticità sconosciute in altri ambienti statali, un consulente prezioso, ispirato esso pure alle sole finalità del bene comune. Ed allora si ritornerà ancora sulla tassa di soggiorno e per essa si verificherà quello che è successo per la tassazione delle auto nel 1920-21 portata a limiti assurdi e dimezzata poi per non soffocare l'industria ed uccidere l'automobilismo.

Nel campo del lavoro fatto in connessione coi vari Ministeri, merita pure un cenno quello assiduo e non ancora condotto a termine pei passaporti, il contributo portato a tanti problemi della circolazione ferroviaria con la sollecitazione di miglioramenti di servizio, modificazione di orari, riattivazione di treni, rispristino di tariffe speciali.

Nel campo dell'insegnamento professionale sono da ricordare i corsi svolti a Roma per addetti ad Agenzie di viaggi e turismo e per Segretari di albergo, frequentati da 44 alunni dei quali 38 provvisti di assegno di lire 500 mensili dell'O. N. C.; i corsi per Segretari e Camerieri d'albergo a Montecatini; i corsi per addetti ad alberghi di Milano, di cui più volte si ebbe occasione di riferire.

Caratteristico come incoraggiamento a tutto quanto è più moderno e originale, è l'appoggio dato dall'Enit all'istituzione dei corsi di lingue estere per agenti ferroviari, che hanno luogo per cura della Direzione Compartimentale di Milano e che hanno già dato buoni risultati pratici; vi si insegna il francese, l'inglese, il tedesco.

Il Bilancio.

Il bilancio dell'Enit per l'anno 1921 si è chiuso col seguente rendiconto finanziario: Entrata (compresa la tassa turistica) lire 2.786.627,77 — Uscita L. 2.225.899,59 — Rimanenza attiva L. 560.728,18 impegnata per le attività del 1922 e per estinguere ordinazioni in corso al 31 dicembre 1921.

Delle spese, i capitoli più importanti sono: L. 390.333,50 per spese generali d'amministrazione; L. 62.129,05 per spese effettive straordinarie; L. 959.865,65 per propaganda all'estero (pubblicazioni, cartelli, materiale fotografico, films, inserzioni e Uffici viaggi e turismo); L. 85.150,40 per propaganda all'interno, intervento ad esposizioni e contributo « Pro loco »; L. 39.342,95 per insegnamento professionale. Le altre spese, per un totale di L. 689.078,04, comprendono la stampa delle marche per la tassa turistica, l'acquisto della sede e spese varie.

La nostra rapida rassegna finisce dunque con queste poche cifre: la relazione ufficiale non ne fornisce di più, ma esse sono abbastanza eloquenti per chi sappia vedere attraverso la loro sintetica espressione la solidità di questo organismo che si è costituito solo nell'aprile del 1920, la serietà del lavoro che esso ha compiuto in mezzo a difficoltà spesso gravi, causate talvolta dall'ambiente stesso in cui si svolge.

« Ma a vincere gli ostacoli », conclude la relazione « occorre sopra tutto la fede nelle buone energie della nostra gente, nell'avvenire del nostro Paese, e l'ausilio del Governo, cui spetta la tutela degli interessi economici della Nazione ».

ATTILIO GERELLI.

LA RISPOSTA DEL TOURING
ALL'O. D. G. DELL'ASSOCIAZIONE ALBERGATORI

Come annunciavamo nello scorso fascicolo (Vie d'Italia, luglio, pag. 720) *il Consiglio Direttivo della Associazione Italiana degli Albergatori votava un ordine del giorno intorno all'azione del Touring nella questione dei prezzi degli alberghi. A tale ordine del giorno la Direzione Generale del T.C.I. rispose con la lettera che pubblichiamo e che crediamo possa interessare i nostri lettori, anche perchè in essa sono esposti i criteri fondamentali che ispirano il Consiglio del Touring nella azione che va svolgendo per ottenere la moderazione dei prezzi degli alberghi. Per comodità dei lettori ripetiamo in nota i singoli capoversi dell'o. d. g. ai quali la lettera risponde.*

Onorevole Presidenza

dell'Associazione Italiana Albergatori

ROMA.

Questa Direzione ha ricevuto la pregiata del 14 giugno u. s. con la comunicazione dell'ordine del giorno votato da codesto on. consiglio Direttivo il 6 corrente e l'ha esaminata con la massima attenzione.

In primo luogo esprime la propria soddisfazione per il concetto ispiratore dell'ordine del giorno, il quale appare essere il desiderio di dirimere divergenze di giudizi fra il Touring da una parte e l'A.I.A. dall'altra partendo da un'equa valutazione dei fatti. Apprezza anche assai il concetto implicito nell'o. d. g. di poter arrivare a tale risultato mediante studi ed accordi di indole positiva.

Ma poichè appunto desidereremmo che il frutto di un affiatamento e di uno studio pratico potesse essere reale e non soltanto d'apparenza, è debito nostro di esporre con piena franchezza le osservazioni che riteniamo utili allo scopo, anche se queste non sono strettamente attinenti alle precise proposte fatteci nell'ordine del giorno.

Riteniamo infatti che per raggiungere uno scopo utile sia necessario che voi sappiate qual'è il nostro pensiero intorno a cose e circostanze che concomitano nel dettarci le conclusioni che più sotto vi esporremo rispetto all'o. d. g. Vogliate quindi scusarci se saremo necessariamente non brevi.

Il Touring ha esposto nelle *Vie d'Italia* una lunga serie di fatti presentati come abusi, specialmente nel campo dell'esagerazione dei prezzi degli alberghi e nessuno di tali fatti ha potuto essere smentito. Inoltre essi sono stati qualificati da noi come semplici esemplificazioni di uno stato di cose che si è fatto intendere più volte avere estensione e diffusione tali da doversi escludere che possano venir considerati come eccezionali.

Anche su questo punto non furono potute elevare fino ad ora al Touring contestazioni probanti. L'opinione pubblica e quella di innumerevoli turisti è in merito ben chiara e ferma. Se però accadesse che si volesse seriamente contestare l'estensione dei deplorati inconvenienti, il T. dichiara di essere in situazione di poter provare, nel modo più largo, che quelli che esso chiama abusi di prezzi o sistemi non accettabili o non giustificati, sono applicati con così impressionante frequenza da potersene escludere le eccezionalità, anche usando una grande indulgenza. Una dimostrazione di questo assunto porterebbe a tali esemplificazioni precise e numerose, non solo sul dettaglio di determinati conti ma sulle risultanze generali di molte gestioni d'alberghi, che probabilmente porrebbe molti albergatori in una situazione non desiderata.

Pare al T. che prima di arrivare a questo punto — verso il quale del resto si è orientato per l'insopportabile pressione di certi prezzi e sistemi alberghieri e per il danno che noi riteniamo ne venga al movimento turistico generale attuale e prossimo futuro dell'Italia — l'A.I.A., in quanto essa voglia, come ha ripetutamente dimostrato di volere, ritenersi esponente autorizzato non solo degli interessi materiali degli alberghi ma anche tutrice dei loro interessi morali, avrebbe dovuto da lungo tempo esplicare azioni di propaganda e di consigli (utili alla giusta considerazione a cui l'albergatore serio ed onesto ha diritto) separando quella figura di albergatore che si afferma dall'A.I.A. essere la normale e della grande maggioranza, da quell'altra che di conseguenza dovrebbe essere eccezionale e di una piccola minoranza.

Già da lungo tempo dovrebbe essere stata — sempre a nostro giudizio — iniziata una vostra campagna contro le esagerazioni e la applicazione delle sanzioni morali di cui potete disporre a tutti e nominativamente — insistiamo sul nominativamente — quegli albergatori che o notoriamente o per fatti enunciati a loro carico hanno ecceduto i limiti oltre i quali, in ogni commercio o industria, si ritiene cominci l'abuso.

E l'abuso può essere — sempre a nostro avviso — in materia alberghiera: di prezzo in relazione alla valutazione equa dei servizi corrispondenti; di tassazione, se notevolmente diversa pei servizi a seconda del cliente o del momento; di dissimulazione iniziale del reale montante finale dei servizi con inaspettate aggiunte.

L'A.I.A. che cosa fa fatto per la tutela del buon nome della classe alberghiera? ha reagito contro le tendenze deplorate, ha colpito gli specifici eccessi constatati? Nessuno fu messo all'indice neppure nei rapporti interni dell'Associazione; anzi si è verificato qualche caso in cui fu evidente che ad ogni costo non si voleva mettere alcuno all'indice.

Questa connivenza durata fino ad oggi dell'A.I.A. con interessi privati di singoli, in stridente contrasto colla severità dell'apprezzamento pubblico serio, non solo, ma con quello che noi sappiamo condiviso (e con loro sincero dispiacere) anche da molti albergatori capaci e di alta levatura, è molto grave. Essa non ha permesso che l'A.I.A. acquistasse una qualsiasi influenza morale in questo campo. Sarebbe stato ben degno di una Associazione che avesse voluto essere non solo sindacato di interessi materiali propri ma, come ha sempre affermato, anche rivendicatrice degli interessi morali di classe, di agire nell'ambito proprio con atteggiamento diametralmente opposto a quanto essa effettivamente fece.

Ed è anche da aggiungere che l'organo ufficiale dell'A.I.A., non meno che le dichiarazioni e le comunicazioni fatte in molte occasioni da albergatori soci dell'A.I.A., per mezzo dei loro maggiori esponenti, sono sempre state nel senso della difesa ad oltranza dell'industria alberghiera, presentandola come esercitata in mezzo a difficoltà economiche, con animo di abnegazione, con senso di ospitalità. E quando il T. — come altre Associazioni, come giornali o persone — rilevò per mesi e mesi specifici abusi con indicazioni precise, che contrastano con tali affermazioni, non raccolse dall'A.I.A. che velati o palesi rimproveri.

Per questi e per altri motivi, questa Direzione crede che la premessa all'o. d. g. del 6 corrente, in cui questa situazione è adombrata (1), avrebbe dovuto ben più francamente dichiarare che riconosce essere gli abusi tutt'altro che *eventuali* e tutt'altro che eccezionali ed aggiungere quanto, senza alcun carattere dilatorio potesse immediatamente rassicurare sulla positiva buona volontà di prendere dei provvedimenti.

Troppi casi di enormità sono stati resi pubblici e non contestati, perchè se i dirigenti dell'A.I.A. riconoscono in essi quegli eccessi di cui al n. 4 dell'o. d. g. non nasca immediata l'impressione che essa non può rimanere inerte di fronte a fatti, di cui molti veramente gravi. Che se poi l'A.I.A. non crede che tali fatti siano di quelli che converrebbe davvero colpire per il buon nome della classe alberghiera, troppa distanza ci separa perchè noi possiamo sperare che l'attuale atteggiamento dell'A.I.A. possa condurre a conclusioni praticamente utili al turismo in questo campo.

L'A.I.A. ha bensì sentito che le era ormai impossibile di continuare a rifiutarsi di discutere su un terreno che non fosse più quello dell'intangibilità dei procedimenti alberghieri deplorati e che era necessario invece di abbandonare l'intransigenza finora usata per ammettere controlli di cui essa stessa ora propone una forma. Questo è sintomatico ed ha un valore. Auguriamo che possa essere un valore pratico.

Noi crediamo qui opportuno di notare per l'esatta interpretazione dei nostri atti, che l'atteggiamento del T. verso l'A.I.A. ha subìto un'evoluzione negli ultimi anni, che si può caratterizzare in tre periodi: uno, di buon vicinato indifferente quando l'A.I.A. aveva pochi soci e scarsissima attività; un secondo, in cui riconoscendo in essa l'unica associazione nazionale di accentramento degli alberghi, facemmo più volte dichiarazioni di simpatia per la buona riuscita della sua espansione, che aveva cominciato fattivamente a coltivare, auspicando noi altresì la sua democratizzazione, in modo che in essa potessero entrare non solo i grandi alberghi e quelli medi che hanno pretese di grandi, destinati per lo più agli stranieri, ma altresì tutti gli alberghi, grandi e piccoli; e un terzo che ebbe principio quando noi vedemmo che in quest'ultimo campo nulla si faceva, che in pari tempo le preoccupazioni erano soltanto di sindacato degli interessi materiali, che non la classe alberghiera ma solo una ristretta categoria d'albergatori aveva il predominio nell'A.I.A. e che infine l'opera sua era talora, implicitamente o anche esplicitamente, contraria a quelli che noi riteniamo i sani interessi turistici del Paese. In questo periodo noi abbiamo agito non mai contro l'A.I.A. — che appunto per il suo assenteismo dalla classe di alberghi che più ci interessa non fu mai da noi chiamata in causa — ma all'infuori delle sue direttive e secondo le direttive nostre, che sono quelle suggeriteci dagli ormai quasi 200.000 Soci nostri che sono, almeno in potenza, 200.000 viaggiatori.

La nostra azione — a parte quella della nostra Commissione pel miglioramento degli alberghi, che in massima non si rivolge agli alberghi del tipo che forma il fondamento dell'A.I.A. — dovette dirigersi anche verso gli alberghi dell'A.I.A. e consimili estendendosi poi a tutti quelli che ne seguirono gli esempi e si svolse cercando di por argine ai prezzi esagerati, ed a sistemi di sfruttamento del viaggiatore inaccettabili.

L'A.I.A. ha dimostrato in più modi, pubblici ed anche privati, che ci sono noti, di infastidirsi assai di quest'azione nostra, che del resto è parallela a quella di altri. Dovete perciò permetterci di dirvi francamente che noi abbiamo ritenuto e sperato nel secondo periodo sopraccennato della nostra valutazione dell'A.I.A., che questa dovesse essere

---

(1) Il Consiglio della A.I.A., rilevati i gravi ed insistenti attacchi della stampa contro la classe degli albergatori in genere, per le tariffe applicate dagli stessi e, qualche volta, per il loro contegno verso il viaggiatore, mentre deplora gli eccessi che si possono eventualmente commettere particolarmente in un'industria che esercita la speciale e delicata funzione dell'ospitalità, *delibera* ecc.

un'associazione di così alti intendimenti, che avrebbe dovuto — quando noi cominciammo a pubblicare certi abusi — appurare le nostre indicazioni e, verificatone il fondamento, sconfessare apertamente i colpevoli, collaborando col Touring in un'opera di epurazione giovevole agli albergatori seri e moderati cioè a quelli che l'A.I.A. stessa sostiene essere la grande massa. Ciò le sarebbe stato più facile perchè si tratta — essa dice — di eccezioni. Dovevano, a nostro giudizio, infastidirsi, anzichè l'A.I.A., gli albergatori indicati e quelli che potevano temere eventuali consimili indicazioni. Invece è — e per motivi ovvi — proprio l'A.I.A. o per lo meno i suoi dirigenti che hanno protestato dapprima in forma non sempre serena, culminata come vi è noto con una lettera di uno dei suoi maggiorenti alle *Vie d'Italia,* della quale facemmo l'unico giudizio che meritava, cioè di non tenerne conto.

Successivamente, per un concorso di circostanze, si è compreso che a questa via era preferibile quella di intendersi almeno sulle questioni in cui ciò è possibile. Tra queste circostanze è la presenza del comm. Pinchetti, Presidente dell'A.I.A. nel Consiglio dell'ENIT. Era impossibile non aprire gli occhi dinanzi a certe evidenze, impossibile non intendere che il Touring non si fa tacere quando ritiene che sia debito suo morale di parlare e che la sua autorità è tale che bisogna contare anche con essa; che è vano dire che il Touring o qualcuno del T. perseguiti gli alberghi. Tutti sanno che al Touring si è fatto il meglio che si è saputo colla più grande buona volontà per giovare all'industria alberghiera, bene inteso nell' interesse del turismo.

Le proposte votate per iniziativa del comm. Campione nell'o. d. g. del 6 corrente sembrano segnare un orientamento attuale dell'A.I.A. che potrebbe praticamente essere fruttifero. Se così è noi entriamo ben volentieri nell'ordine di idee che consente discussioni e avvicinamenti. Naturalmente vi entriamo con tutte quelle riserve che possono derivare dai nostri precedenti e che perciò abbiamo ritenuto lealmente di dovervi esporre.

Rispondiamo quindi qui ora tassativamente alle quattro proposte dell'o. d. g. :

1° - Non crediamo che una Commissione qualsiasi possa svolgere un mandato che è essenzialmente incerto nella sua base (1). Il « prezzo della camera » è un'unità troppo poco determinata da tale denominazione e perciò inafferrabile. Gli alberghi di diverso ordine hanno, com'è naturale, prezzi medi diversissimi. In ciascuno di essi le camere presentano pure gradazioni fortissime. Tali diversità, pure in un unico albergo, possono essere per una parte giustificate dall'ubicazione, ampiezza, arredamento, ecc. e per una altra parte essere dovute ad apprezzamenti di indole affatto personale dell'albergatore pure giustificati, ma così soggettivi da non potersi precisare. Sembra dunque che non possa chiarirsi a sufficienza il concetto della « camera », di cui si dovrebbe considerare « di quante volte il valore di anteguerra possa essere equamente aumentato ».

E manca inoltre la possibilità di stabilire questo prezzo per cento altre ragioni. Dove gli albergatori non vi siano costretti da calmieri fatti osservare (e rari sono i luoghi dove si usi una sufficiente severità ed anche in questi molti vi sfuggono) fanno variare la stessa camera di prezzo del doppio, del triplo, perfino del quadruplo, secondo il tipo ed ancor più la nazionalità del cliente.

Non possiamo perciò aderire a prendere in considerazione una proposta nella quale non ravvisiamo un quesito posto in modo da permettere a chicchessia una soluzione attendibile.

2° - Nella seconda proposta (1) non troviamo un quesito che possa presentare serie nè soprattutto utili possibilità di soluzione.

È notorio — senza bisogno di particolari studi di una qualsiasi Commissione — a tutti quelli che si occupano di questi argomenti, che diversissimi sono i prezzi praticati all'estero secondo gli stati, in ogni stato secondo i centri, in ogni centro secondo i tipi d'albergo e in ogni albergo secondo le tendenze dell'albergatore.

Un'indagine di raffronto dei prezzi per aver valore dovrebbe prendere in considerazione elementi straordinariamente complessi, cioè quelli di tutta l'economia di una nazione, che sfuggono alla possibilità di una Commissione, in particolare se munita di mezzi di esame limitatissimi, come l'accennata.

Questa per poter istituire un raffronto sul caro più o meno grande delle camere fra diversi stati non potrebbe certo introdurre con sufficiente approssimazione (nè noi crediamo sarebbe possibile a chicchessia), coefficienti come le tasse, i dazi, la stabilità più o meno grande dei cambi e infiniti altri elementi sociali, finanziari, politici, commerciali, industriali.

Ma l'idea centrale della proposta dell'A.I.A. — almeno crediamo che tale sia desumendola dal suo costante atteggiamento in materia di prezzi, — ci pare sia questa : la Commissione da questo studio verrebbe, secondo l'A.I.A., a desumere che i prezzi delle camere sono più cari all'estero dei nostri, ragguagliate le condizioni degli stati posti a confronto.

Dato e non concesso che si potesse addivenire anche a questa conclusione, che cosa importa questo alla tesi sostenuta dal Touring come riflesso dell'opinione pubblica nell'ambito turistico italiano?

---

(1) « I. Invitare il T.C.I. a nominare d'accordo con l'A.I.A. una Commissione che dichiari, in base a tutti gli elementi di costo di quante volte il valore della camera di anteguerra può essere equamente aumentato.

(1) « II. Che da detta Commissione, informandosi dei prezzi applicati all'Estero, nei paesi a valuta maggiore faccia una relazione di raffronto con quelli applicati nel Regno.

Se le camere fossero più care all'estero per volontà degli albergatori che là ancor più che qui abusassero della propria posizione di monopolio, ciò porrebbe a loro carico dei torti ancor maggiori di quelli che qui noi addebitiamo agli albergatori, indicati nelle *Vie d'Italia*, ma non giustificherebbe affatto questi.

Noi abbiamo sostenuto e sosteniamo che in genere i prezzi delle camere degli alberghi italiani sono troppo alti: ecco tutto. Si provi che non è vero: questo è il nodo. Che all'estero i prezzi siano più o meno alti che da noi, anche in circostanze ragguagliate, questo è estraneo alla questione da noi posta.

3° - La proposta di una classifica degli alberghi in categorie (1) è senza dubbio un punto molto importante e sul quale non soltanto è opportuna la discussione, ma desiderabile che si addivenga, nel miglior modo tecnicamente possibile, a conclusioni di qualche precisione. Se questa fosse poi anche fiancheggiata da qualche provvedimento, cui sembra che l'A.I.A. finalmente adesso inclini, come accenneremo sotto, potrebbe dare risultati veramente utili purchè tali provvedimenti fossero perseguiti seriamente.

Nel fatto, la classifica degli alberghi con diverse graduatorie è già regolarmente fatta per verità dall'Autorità Prefettizia per l'applicazione dei calmieri sulle camere, della tassa di lusso e d'altre. Soltanto è notorio che questa classifica fu compiuta con una incompetenza che è ben comprensibile in persone mancanti della necessaria preparazione specifica. Essa quindi non corrisponde minimamente in ciascuna provincia a graduatorie ragionevoli e tanto meno queste sono comparabili tra di loro da provincia a provincia, cosicchè esistono in questo campo disparità che si potrebbero chiamare vere incongruenze.

È bene però di aggiungere per la storia che a rendere la classifica anche meno rispondente a giustizia hanno in molti casi e con attività ben conosciuta, contribuito gli albergatori stessi. Noi non diciamo nulla di nuovo all'A.I.A. constatando che dalle polemiche negli stessi giornali di classe o affini e dalle notizie che sono a cognizione di quanti avvicinano gli ambienti alberghieri, si rileva con frequenza l'appunto fatto (gli appunti vengono sempre da concorrenti a concorrenti) circa gli sforzi individuali per far passare il proprio albergo in classe superiore alla giusta per fruire di calmieri e di prezzi più alti. Un grande lavoro si fa poi da alcuni per poter passare nella classe di lusso, sottratta a qualsiasi controllo di prezzi e di calmieri.

Noi ci permettiamo di osservare che anche in questo campo l'A.I.A. non disse mai al pubblico come stiano realmente le cose; non mise mai all'indice alcuno per questo specifico motivo che costa milioni e milioni ai viaggiatori in Italia. Ebbe bensì nel proprio interno lotte vivaci, di cui una delle basi era questa, ma il pubblico nulla ne seppe, quindi mancò all'A.I.A. l'onore ed il valore morale che su di essa sarebbe ridondato, se essa avesse assunta la difesa degli albergatori che non sono entrati in questo ordine di concorrenze, stigmatizzando in modo opportuno tutti gli autori di queste antipatiche competizioni, s'intende nessuno escluso, nè i riusciti nè i non riusciti.

Si dice anche correntemente che per passare in categorie superiori alle giuste, si usino mezzi non corretti. Noi non sappiamo se questo sia esatto: sappiamo però che l'A.I.A. per la prima non ignora che specialmente in provincia vi è una quantità di alberghi classificati in maniera evidentemente superiore a quanto loro spetterebbe, con danno materiale grandissimo dei viaggiatori e della serietà della classifica. Non consta che l'A.I.A. abbia fatto alcunchè rendendo noto al pubblico questo inconcepibile stato di cose perchè almeno quelli fra tali alberghi che sono suoi soci subissero da parte sua quel richiamo che parrebbe di sua competenza se essa vuol assumere le difese degli interessi generali e anche morali della classe alberghiera.

Una classifica veramente seria è dunque senza dubbio utile, dato che la si possa raggiungere.

Tuttavia noi pensiamo che ciò non sia facile e che non si abbiano in generale, neppure in molti dell'ambiente di classe, chiare idee in merito, tantochè è necessario di studiare dalle fondamenta i criteri di una buona classifica.

È evidente che il lusso, il primo ordine e il resto della graduatoria di Roma e di Napoli sono diversi da quelli di una piccola città di provincia, a meno che questo sia un centro climatico o di cura molto importante.

Sono pure diversi i caratteri che stabiliscono la categoria degli alberghi di montagna, da quelli di spiaggia, come quelli per una clientela speciale di turisti americani o inglesi che fanno stagione, dalla clientela di una città di commercio e d'industria e così via.

Vi è poi — indipendentemente da tutto questo — un coefficiente che è di indole assoluta. Pur tenuto conto di ogni altra circostanza, non potrebbe essere dichiarato di lusso, malgrado ogni attenuazione, un albergo che non avesse un determinato minimo di lussuosità nella costruzione, nell'arredamento, nei servizi.

Vi sono dunque molti dati da introdurre per giungere a delle conclusioni.

Noi crediamo — e lo scrivente ne parlava domenica scorsa a Roma con qualche Collega dell'ENIT e col Direttore Generale dello stesso — che sia necessario prima di passare ad una classifica, di studiare i criteri della classifica, studio tutt'altro che facile, nel quale dovrebbero portare il loro contributo non soltanto, com'è proposto dall'o. d. g. di codesta on. Presidenza, l'A.I.A. e il T., ma anche altri collaboratori di cui indichiamo, oltre l'ENIT, l'U.N.V.E.R., l'Autorità fiscale

(1) « III. Che la detta Commissione proceda, previo parere delle sezioni dell'A.I.A., alla compilazione delle Categorie dei vari alberghi nelle città e comuni d'Italia.

scegliendo per essa l'organo più adattto, come anche le Commissioni dell'equo prezzo ed eventualmente altri elementi utili.

Questo studio può essere fatto molto rapidamente perchè non occorrono indagini o ricerche di dati qualsiasi; si tratta di uno scambio di idee dopo il quale ciascuno potrebbe formulare il proprio progetto da sotoporre subito ad una discussione collegiale su basi concrete.

Noi dunque su questo terzo punto del vostro ordine del giorno, vi facciamo una proposta che ha forzatamente carattere preliminare e cioè: raccogliere una Commissione composta press'a poco come sopraccennato per stabilire i criteri di classifica degli alberghi. Ci permettiamo di opinare che la Commissione potrebbe essere convenientemente costituita presso l'ENIT, che sappiamo già favorevole al concetto della classifica.

Se la Commissione potesse addivenire — il che non ci pare impossibile — a conclusioni unanimi, determinando sotto forma di un certo numero di articoli criteri di classifica facili e chiari, non anarchici nè di un semplicismo eccessivo quali gli attuali, tali criteri presentati poi all'autorità statale da una parte, agli albergatori, soci o no dell'A.I.A. dall'altra, ed ai turisti, sarebbero tenuti per molto autorevoli e presumibilmente da tutti accettati, lo Stato compreso.

Il provvedimento in sè potrebbe sempre essere utile anche se isolato, perchè porrebbe almeno in giusta posizione gli alberghi di fronte al Fisco ed i viaggiatori di fronte almeno all'asserito ordine a cui l'albergo appartiene.

Ma tale provvedimento dovrebbe essere fiancheggiato, come sopra ne facemmo cenno, da altri per rendere *effettiva e sicura la conoscenza preventiva e non soltanto consuntiva dei prezzi.*

Fino ad ora l'ENIT invano cercò per le sue pubblicazioni di propaganda agli alberghi italiani prezzi che questi si impegnassero ad osservare. Non chiedeva prezzi bassi; chiedeva soltanto dei prezzi che dovessero poi venir osservati, ma gli albergatori si sono costantemente rifiutati di ottemperare a questa ragionevole richiesta, sebbene l'ENIT avesse continuamente detto e ripetuto all'A.I.A. che dall'estero ad ogni momento le organizzazioni di là, come gli Uffici di Viaggio e Turismo del Consorzio dell'ENIT chiedessero insistentemente prezzi qualsiasi — non importa se alti — ma tali da potervi contare nell'inviare qui carovane o viaggiatori isolati.

Gli albergatori (richiesti attraverso l'A.I.A. o i suoi organi o affiliati) non si sono prestati, salvo eccezioni, a fornir prezzi e tanto meno ad impegnarsi per una stagione, perchè hanno creduto di loro maggior interesse di sfruttare la situazione di monopolio del momento in quella misura così esagerata, di cui il Touring ha portato più volte specifici esempi. Soli, meno rare eccezioni, a rispondere alla richiesta furono sempre gli alberghi tridentini e della Venezia Giulia, abituati a ben altra disciplina ed a ben altra ragionevolezza. Soltanto ora, anche di fronte alle pubblicazioni svizzere e francesi l'A.I.A. ha dovuto persuadersi che la corda era troppo tesa e, secondo un comunicato apparso nei giornali recentemente, il Consiglio dell'A.I.A. avrebbe dichiarato all'ENIT di essere disposta a fornire note di prezzi impegnativi dei suoi soci.

L'insegnamento di tante migliaia di alberghi esteri — per esempio di tutti quanti, quasi senza eccezioni, gli svizzeri — di prezzi fissi pubblicati e osservati dai soci di una Associazione che li comprende press'a poco tutti, fu purtroppo lettera morta per l'Italia fino ad oggi. Pare che ora l'A.I.A. si metta su altra strada. Benissimo. Noi attendiamo, per darne ad essa lode definitiva di vedere la pronta traduzione in atto di questa promessa. Se l'attuazione sarà seria e rispondente ad un reale e chiaro assetto, tanto meglio. Essa dovrà naturalmente venir concretata coll'affissione effettiva e generale in ogni camera del prezzo di essa, tutto compreso cioè anche i servizi accessori e con l'offerta al viaggiatore che entra in albergo, della nota dei prezzi di tutte le camere, perchè esso possa scegliere nella misura delle disponibilità, secondo le proprie intenzioni di spesa. Questo sistema di informazione preventiva è stato da noi propugnato in una Commissione Provinciale qui costituita di cui, insieme al T., fanno parte l'Autorità prefettizia, la Commissione dell'equo prezzo e una rappresentanza alberghiera, ed è prevalsa anche con l'accettazione di questa rappresentanza.

Quanto all'effettiva classifica in base ai criteri che venissero conclusi, per quanto a noi si riferisce, vedremo poi. In massima, allo stato delle cose ci sembra che per il T. l'intervento diretto in una tale classifica, ecceda le sue funzioni. Esso si riserva quindi su questo punto di esprimere un parere definitivo più tardi, se ne sarà richiesto.

4° - Circa l'ultima proposta (1) non crediamo di accettarla, perchè essa eccede i limiti che noi abbiamo sempre assegnati e intendiamo di continuare ad assegnare alla nostra azione. Noi vogliamo controllare, ma non farci giudici. Il giudicare va al di là del nostro programma.

Noi ci crediamo in pieno diritto di sindacare un servizio come quello dell'albergo, il quale è una necessità pel turista e perciò, sotto qualche rapporto, servizio pubblico. Il viaggiatore non può dormire all'aperto nè tralasciare di nutrirsi. L'albergo ha una funzione necessaria e vi è nel ricorrere che il viaggiatore fa ad esso un coefficiente non trascurabile di obbligatorietà per lui, a cui non può sottrarsi. Si possono fare determinati acquisti dell'uno o dell'altro oggetto in

(1) «IV. Invitare il T.C.I. a costituire d'accordo con l'A.I.A. un Collegio di Probiviri che, esaminate le eventuali denunce del viaggiatore contro gli albergatori, pronunci il suo giudizio in base al quale l'A.I.A. prenderà, a termini del proprio statuto, i provvedimenti del caso, non escluso quello di espulsione dall'Associazione d[illegible] Socio gravemente colpevole o recidivo.

un luogo o in un altro, ma l'albergo si è costretti ad adoperarlo in luogo e con scelta forzatamente limitata, talora anzi senza scelta possibile. Il viaggiatore ha perciò un vero diritto di sindacato e noi non facciamo che rendercene interpreti.

Ma nello stesso modo che la stampa controlla, approva o critica infinite cose della vita sociale, senza che essa eserciti sanzione diretta tranne morale, così noi vogliamo mantenere la nostra libertà di giudizio ed esercitarla nell'ambito in cui crediamo possa essere giustificata ed utile.

D'altronde noi ci occupiamo dell'industria alberghiera in genere, non della minoranza che è consociata nell'A.I.A. e dubitiamo che un Collegio probivirale come quello da voi accennato possa essere accettato e gradito fuori della vostra Associazione e probabilmente anche da moltissimi dei vostri soci.

Oggi l'A.I.A., così com'è costituita, propone di esaminare, giudicare, eventualmente punire. Ma fino ad oggi — per lo meno fino al giorno 6 del corrente mese — pur sapendo che abusi ve ne sono, tantochè la vostra lettera stessa, sia pur parcamente, li deplora, ha parlato in tutt'altri termini. Ci sembra dunque giustificato il dubbio che un Collegio probivirale sia pure estraneo in parte all'A.I.A. possa praticamente funzionare bene quando i precedenti dell'A.I.A. hanno negato costantemente quello che a tutti è sembrato di chiarità solare, cioè l'enorme estensione e gravità di quelli che noi abbiamo chiamati abusi.

Piuttosto noi, come del resto abbiamo sempre dichiarato di essere pronti a fare, siamo doverosamente disposti a tener conto di tutte le controsservazioni fondate che in casi specifici ci venissero fatte.

Quanto al giudicare abusi o meno i fatti provati, a noi basta che l'opinione pubblica seria, di cui sentiamo continuamente le ripercussioni, ci approvi.

Voglia, codesta on. Presidenza, considerare la presente come una definizione della nostra posizione di fronte ad essa, che la sua cortese lettera del 14 giugno ci ha concesso di fare. È un passo verso ulteriori avvicinamenti, che noi auguriamo, per il vantaggio generale di quella classe alberghiera che, secondo quanto risulta dalla presente, noi riteniamo soltanto assai parzialmente rappresentata dall'A.I.A., classe alberghiera di cui noi abbiamo sempre ardentemente desiderato il miglioramento bene inteso ed il buon rapporto con quella falange di turisti che fa capo al Touring ed anche con quegli altri che pur non essendo ad esso affiliati hanno tante analogie di bisogni, di diritti e di doveri da poterli considerare nelle loro proteste come un corpo solo.

Col massimo ossequio,

Milano, 24 giugno 1922.

Il Direttore Generale del T.C.I.

L. V. BERTARELLI.

VITA DEL TOURING

Una pubblicazione di propaganda del Comitato Nazionale per la difesa del paesaggio e dei monumenti italici.

Come annunciammo in *Rivista* (giugno 1922) le importantissime relazioni presentate e discusse nella prima riunione del Comitato Nazionale verranno pubblicate a cura del Touring per contribuire efficacemente alla formazione di una coscienza della tutela del patrimonio paesistico ed artistico nazionale, senza la quale vana riuscirebbe ogni opera legislativa, anche la più provvida.

Il primo volumetto conterrà due interessantissimi studi del comm. avv. Luigi Parpagliolo, della Direzione Generale delle Belle Arti, intorno all'opera di tutela dei Monumenti e del Paesaggio svolta all'Estero ed intorno al Catalogo delle Bellezze Naturali d'Italia, importante iniziativa del Sottosegretariato delle Belle Arti, che, come è noto, trovò da parte della Direzione Generale e dei Consoli del T. entusiastica collaborazione.

Ai fondamentali studi del Parpagliolo andrà unita l'edizione del testo ufficiale della Legge sulla difesa del Paesaggio e delle Bellezze naturali, approvata dal Senato e dalla Camera, ed un breve cenno intorno ai capisaldi del programma d'azione del Touring per la difesa del Paesaggio e dei Monumenti.

Crediamo che la pubblicazione riuscirà in tal modo doppiamente gradita: per la parte di studio ed informativa e per quella di pratica consultazione che ad essa andrà unita.

Le benemerenze del Touring in Senato.

Discutendosi nella seduta del 29 giugno scorso il Bilancio della Pubblica Istruzione il senatore Generale Zupelli, della Commissione di Finanza, ebbe parole di lode per la opera nostra che ci piace riferire togliendole dal resoconto sommario (n. 98, pag. 2) della Camera Alta.

ZUPELLI. — Rileva che in Italia oltre all'analfabetismo vi è l'ignoranza della geografia. Dovrebbe essere conosciuta almeno la geografia dell'Italia, mentre anche nelle classi dirigenti è poco nota. Crede che il

danno venga dal modo con cui si insegna la geografia e dai testi scolastici.

Raccomanda al Ministro di provvedere come meglio può e *di tenere nel massimo conto il Touring Club, tanto benemerito della Patria.* (Benissimo).

La questione dell'insegnamento della geografia è di carattere nazionale.

ANILE, *Ministro dell'Istruzione Pubblica.* — Promette il suo intervento per divulgare le pubblicazioni del Touring Club.

Il « Segretario ».

La Direzione delle *Vie d'Italia* chiede le sia consentita una piccola indiscrezione, contro... il Direttore Generale del Touring. Nell'articolo « Materiale da Costruzione » dove sono brillantemente descritte le fatiche e le avventure di una revisione sul posto della *Guida d' Italia del T. C. I.* l' autore accenna al suo « Segretario » e dice di quale specie ne sia la collaborazione, quale parte anch' esso abbia in quella coloritura della *Guida* che la rende tanto vivace e piacevole a leggere. Ora noi siamo in dovere di rilevare l' inesattezza. Il « Segretario » è... una segretaria: e precisamente la gentile signorina Ernestina Bertarelli, figlia degnissima dello stesso Direttore Generale. Viaggi come quelli descritti in questo fascicolo e anche più disagiati e non scevri di reali pericoli furono da essa compiuti insieme al Padre, per la compilazione di volumi in corso di redazione e dei precedenti.

Il Consiglio del T. C. I. ha voluto per questo conferirle, con voto unanime e largamente motivato, la medaglia d'oro dei benemeriti della *Guida d'Italia del T.C.I.* e desidera di additarla alla gratitudine dei Consoci fra quella eletta schiera di persone che dànno con assoluto disinteresse e con fede entusiastica la loro cooperazione alla grande opera del Touring.

Per i motori ausiliari di bicicletta.

Un argomento del quale ha avuto occasione di occuparsi, fino dalla prima seduta del dicembre dell'anno scorso, la nostra *Commissione per l'automobilismo, il motociclismo, il ciclismo e i problemi connessi* è quello dei motori ausiliari per bicicletta. L'uso di questi mezzi di locomozione che ha già raggiunto all'estero un discreto sviluppo sta affermandosi in modo promettente anche in Italia; e le Autorità governative hanno compreso l'opportunità di favorirne la diffusione considerando, con la nuova tariffa entrata in vigore dal gennaio del 1922, i velocipedi muniti di piccoli motori ausiliari (agli effetti della tassa di circolazione) come semplici biciclette, semprechè la potenza del motore non superi i 3 cavalli.

La nostra Commissione nella riunione sopraccitata volle anche considerare l'opportunità che il rilascio del certificato di idoneità a condurre tali veicoli non fosse ostacolato da troppe pratiche per il collaudo, l'applicazione della targa, la licenza di circolazione, ecc. Il motore è infatti in questo caso più che altro un ausiliario della trazione in modo che, a rigor di termini, i veicoli che ne sono muniti non potrebbero classificarsi tra quelli a trazione meccanica. La velocità che essi possono sviluppare varia tra i 25 e i 30 km. orari; il pericolo per la sicurezza del pubblico non supera quello delle biciclette solite ed è inferiore a quello del veicolo a trazione animale; la Commissione ritenne quindi, e in tal senso noi insistemmo poi presso l'Autorità centrale, che si dovesse fare il possibile per sostituire il certificato di idoneità con un semplice certificato di accertamento da rilasciarsi dietro richiesta degli interessati.

Grazie all'interessamento degli egregi Funzionari che fanno parte della nostra Commissione, il Ministero dei Lavori Pubblici ha aderito completamente alla nostra tesi: stabilendo di concedere al Touring l'esclusività della vendita del *certificato di accertamento*, costituito da un cartoncino verde, chiuso in una custodia di celluloide; tale certificato è posto in vendita presso la nostra Sede e nei nostri Uffici succursali al prezzo di L. 3. Non resterà agli interessati che da presentarlo al Circolo Ferroviario di ispezione per la necessaria vidimazione.

Nuovo Ufficio Succursale.

Presso il *Banco di Roma*, in via Cairoli, 9, a *Livorno* è stato aperto un *Ufficio Succursale del T. C. I.*, al quale i Soci potranno rivolgersi per le ordinarie operazioni amministrative (versamento quote, acquisto pubblicazioni, cambi di indirizzo, ecc.).

Gli abbonamenti alle «Vie d'Italia».

Ricordiamo che:

1° - Non si accettano abbonamenti alla *Rivista Mensile del T.C.I.* « *Le Vie d'Italia* » se non per il 2° semestre e fino ad esaurimento delle disponibilità;

2° - Il prezzo dell'abbonamento semestrale, corrispondente al solo costo di carta, stampa e spedizione, è calcolato in ragione di lire 1,80 per fascicolo (estero L. 2,60) ed ammonta a L. 10,80 (estero L. 15,60);

3° - Non si possono neanche a questo prezzo, nè ad altri, dare i fascicoli del 1° semestre, la stampa di questi essendo stata fatta in base al quantitativo limite ed essendo fuori di ogni possibilità economica attuarne la ristampa.

LA MOSTRA NAZIONALE DI TRIESTE DEL TURISMO E DEI VIAGGI

Con la sua seconda Fiera Campionaria Internazionale Trieste vuol compiere una missione altamente civile. Essa intende di riaffermare l'inesausta vitalità del suo emporio e insieme di dimostrare la sua particolare attitudine alla funzione, che le è propria, di intermediaria tra le industrie e i commerci di Occidente e i grandi mercati del Levante e dell'Oriente vicino e lontano.

Epperò a Trieste saranno degnamente rappresentate tutte le principali industrie italiane. Vi converranno numerosi i rappresentanti delle nazioni alleate, e con essi gli esponenti del vasto retroterra triestino e gli acquirenti degli importanti mercati levantini e orientali.

È così che in seno alla Fiera Campionaria, in un ambiente vasto e luminoso, deve comparire il padiglione del Turismo e dei Viaggi, con lo scopo preciso di offrire ai visitatori della Fiera anche una grande mostra Nazionale di tutta la serie di opere, di pubblicazioni e di istituzioni, che formano quel complesso industriale e culturale che va sotto il nome di Turismo. L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, aderendo all'invito del Comitato Esecutivo della Fiera Campionaria e della Società per il Movimento dei Forestieri nella Venezia Giulia, ne ha assunto la sovrintendenza e il patronato, ben conscio dell'effettivo valore, anche commerciale, d'una simile manifestazione.

Non è infatti chi non veda l'importanza eccezionale e l'alto significato che assume, in Trieste redenta, una siffatta rassegna nazionale delle energie intellettuali, tecniche ed economiche che militano sotto le bandiere del turismo.

E per vero, ai numerosi visitatori, che affluiranno da ogni parte alla sua fiera, Trieste col padiglione del Turismo e dei Viaggi vuole offrire un esempio eloquente di quanto possa l'Italia nel campo dei trasporti marittimi; vuole offrire una rassegna delle città storiche più suggestive, da Pola e da Aquileia a Siracusa e a Girgenti; vuole presentare la lunga schiera delle stazioni climatiche, idrominerali, balneari italiane, a cominciare da quelle a noi più vicine della Venezia Giulia, della Venezia Tridentina e della Venezia propriamente detta, che al pari delle loro consorelle, nulla hanno da invidiare alle più celebrate Stazioni dell' Europa centrale e occidentale; vuole offrire infine la prova del meraviglioso sviluppo, al quale è giunta in Italia l'industria alberghiera.

Tutto questo e altro ancora dirà il Padiglione del Turismo e de' Viaggi ai visitatori della Fiera, se all'iniziativa del Comitato Esecutivo della Fiera, dell'Enit e della Società per il Movimento dei Forestieri nella Venezia Giulia, risponderanno col dovuto slancio le Società di Navigazione, le stazioni climatiche e balneari, le Associazioni Turistiche e gli Alberghi. Ad essi si rivolge il presente appello, perchè concorrano alla Fiera Triestina. Trieste redenta li chiama a raccolta, ben certa che alla sua II Fiera Campionaria verranno tutti i devoti, tutti i promotori e tutti gli artefici del Turismo in Italia, dall'Alpi al Lilibeo!

Il Padiglione del Turismo comprenderà le seguenti Sezioni:

1. Mostra dell'E.N.I.T. — 2. Mostra del Touring Club Italiano. — 3. Compagnie di Navigazione marittime e lacuali. — 4. Ferrovie e Servizi Automobilistici di interesse turistico. — 5. Stazioni climatiche invernali. — 6. Stazioni idrominerali e stabilimenti di cura. — 7. Stazioni balneari marine. — 8. Centri di villeggiatura. — 9. Città d'arte. — 10 Mostre collettive degli alberghi di città o centri turistici — 11. Mostre individuali di Società di Grandi Alberghi. — 12. Associazioni turistiche e «Pro Loco».

Agli uffici dell'ENIT (Roma, via Marghera, 6) potranno rivolgersi tutti coloro — Enti e privati — che sono interessati al movimento dei forestieri nel nostro paese e che desiderano di partecipare alla interessantissima mostra.

Il Comitato della Fiera ha preso accordi speciali con le Compagnie Ferroviarie dell'entro-terra triestino e con alcune compagnie di Navigazione per la concessione di forti ribassi ferroviari e marittimi, onde favorire l'affluenza dei visitatori dal Centro Europa, dal Levante e dall'Oriente.

L'ENIT favorirà gli espositori istituendo nel Padiglione stesso un Ufficio di Viaggi e Turismo, il quale, oltre alla vendita di biglietti ferroviari, darà informazioni al pubblico sui viaggi ed il soggiorno in Italia, compresi naturalmente tutti i centri figuranti nella Mostra collettiva e distribuirà ai visitatori gli opuscoli di propaganda dell'ENIT ed i foglietti réclame degli espositori.

L'«Annuario» del Touring non è fatto così.

Il nostro Ufficio Cartografico aveva bisogno, pel lavoro di redazione del Grande Atlante Internazionale, di possedere un moderno Dizionario Geografico nel quale fossero indicati i dati dei censimenti più recenti specie quello degli Stati Uniti. Ci fu consigliato il « Geographical Dictionary of the World » edito a Filadelfia ed a Londra. L' Editore, al quale ci rivolgemmo, disse di pazientare qualche mese perchè essendo esaurita l'edizione del 1911 si trovava in ristampa un'edizione 1922, nella quale sarebbero stati compresi i dati statistici del censimento 1920 degli Stati Uniti.

I mesi passarono ed ecco che pochi giorni or sono ci giunse, magnificamente rilegato in tutta pelle, un volume di 2100 pagine, stampate su due colonne in corpo minutissimo contenente non sappiamo quante migliaia di nomi e che a tutta prima ci fece toccare il ciel col dito.

Ma un sommario esame del contenuto ci riservava delle sorprese abbastanza curiose. *Trieste* è registrata nel Dizionario come: « Principale porto di mare dell'Austria-Ungheria, capitale del Kustenland » ; la sua popolazione è indicata in base al censimento del 1900 e non del 1910. Ben inteso che ugual sorte è riservata a *Trento* che continua, nel Dizionario, ad essere austriaca. Insomma tutti i mutamenti avvenuti nel mondo (Europa, Asia, Colonie) in virtù della guerra non sono registrati in un Dizionario di 2100 pagine edito nel 1922!

V'è di più : abbiamo voluto dare un'occhiata anche a qualcuno degli altri mutamenti geografici avvenuti in epoche recenti, prima della guerra ; anche qui la stessa delusione : *Tripoli* continua ad essere sede di un Vilayet dell'impero turco ; *Rodi* appartiene ancora alla Turchia e a mala pena sono registrati i mutamenti avvenuti in seguito alla guerra Russo-Giapponese ! Così dicasi per i dati relativi alle popolazioni che sono indicati in base ai risultati di censimenti notevolmente arretrati : per l'Italia ci si ferma al 1901 e per il Giappone al 1897 e così via.

Ci sembra davvero che ogni commento sia inutile : si può trarre unicamente la morale che chi è abituato a prendere per oro colato tutto ciò che viene dall'estero, potrà questa volta utilmente confrontare i dati dell'*Annuario del Touring* (ormai di imminente pubblicazione e che non pretende, come il colossale Dizionario Geografico Americano di fornire le notizie *più autentiche che esistano*) con l' opera compilata e stampata negli Stati Uniti e che, inutile dire, costa, a chi ne vuole entrare in possesso, una somma considerevole.

A proposito di un titolo di «Terra Promessa».

L'egregio nostro Consocio, dott. Renzo Fanti ci fa osservare che uno dei titoli presentati al concorso per la pubblicazione « Terra Promessa » e precisamente quello : — La Spada della Vittoria si curva in Falce — trova un precedente nei seguenti versi del libro I dell'Eneide di Virgilio (508 e seguito) :

« . . . . non ullus aratro
« dignus honos ; squalent abductis arva colonis,
« et curvae rigidum falces conflantur in ensem ».

(. . . . . nessun degno onore all'aratro ; squallidi sono i campi poichè ne furon portati via i coloni, e *le curve falci vengon foggiate in rigide spade*).

La metatesi di un concetto virgiliano dà particolare rilievo a un titolo che fu fra i lodati dalla Commissione giudicatrice dei premi.

Le grotte del Lete.

A pag. 517 delle *Vie d'Italia* abbiamo riassunto un articolo pubblicato dal *Bollettino d'Informazioni del Ministero delle Colonie*, (fascicolo settembre-ottobre 1921), che trattava di una esplorazione fatta di recente alle grotte bengasine del Lete. Il nostro Ulderico Tegani ci scrive ora che, contrariamente a quanto è affermato nella relazione, le grotte sono state visitate nel 1861 dal Principe Salvatore d'Austria, nel 1911 fra l'altro dal Marchese di San Giuliano. Nel 1913 fu poi eseguita una esplorazione ufficiale con la partecipazione del generale Briccola, del comm. Pericoli, del dott. Mercatelli e di parecchie altre persone, fra le quali un giornalista, Ulderico Tegani stesso, che parlò dell'avvenimento nel *Corriere della Sera* del 7 giugno 1913, con l'abituale precisione e garbo.

Una buona iniziativa a Budapest.

Siamo lieti di segnalare all'attenzione e alla simpatia dei nostri lettori una recente istituzione sorta in gran parte per merito della Principessa Emilia Caracciolo di Ca-

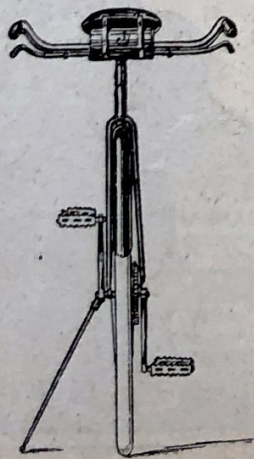
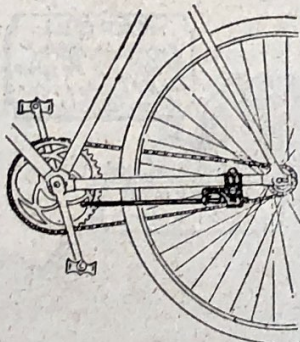
stagneto, consorte al Ministro d'Italia a Budapest: la *Società di Patronato per gli Italiani poveri*, in Budapest.

Anche i nostri connazionali emigrati in Ungheria prima della guerra ebbero a soffrire le conseguenze della guerra prima, poi del regime bolscevico, infine dell'invasione rumena, rimanendo travolti nella miseria. Per portare soccorso ai più bisognosi fra essi venne fondata la predetta Società, che, raccogliendo oblazioni di privati, potè già fare gran bene.

Per aggiungere all'aiuto materiale il soccorso morale ed intellettuale si è deciso d'istituire una scuola italiana, dove i bambini ed anche gli adulti potranno imparare a conoscere l'Italia, che molti di essi non conoscono che vagamente. Molte sono in Italia le persone, che con poco sacrificio potrebbero portare a quest'opera di italianità un grande contributo; e il Touring si riterrebbe ben fortunato di aver concorso, colla sua *Rivista*, a dare mezzi per un più largo sviluppo ad una così patriottica iniziativa. I generosi potranno inviare le oblazioni alla Principessa Emilia Caracciolo di Castagneto, R. Legazione d'Italia, a Budapest.

Per i ciclisti.

Abbiamo sott'occhio un piccolo oggetto assai utile ai ciclisti, che può essere facilmente applicato a qualsiasi bicicletta. Si tratta di un apparecchio destinato a sostenere la macchina ferma, senza necessità di appoggio a mobili, muri, pareti od altro. Le due figure qui riprodotte possono servire a dare una idea precisa dell'accessorio, che ha fra gli altri pregi quello di costare poco e di non richiedere intervento speciale di meccanici per la sua applicazione.

L'apparecchio, che è chiamato «Sbib» venne brevettato in Italia e all'Estero. Il trovato, modesto in apparenza, merita fortuna, perchè ha doti non dubbie di praticità, evitando al ciclista molti inconvenienti: la spellatura della sella e delle parti nichelate; le striature alle tappezzerie, ai muri, ai mobili; le rotture dei vetri; — ed anche il perditempo per trovare alla macchina un appoggio sicuro.

Campeggio della U.O.E.I. di Frosinone.

La Sezione U.O.E.I. di Frosinone ha indetto un campeggio in quel di Supino (Roma), precisamente nella località di S. Serena (m. 1200 circa) tra il M. Gemma e il M. Ciammottara (C. I. 34, A 5). L'attendamento durerà dall'8 al 18 agosto; chi desiderasse avere in riguardo maggiori particolari potrà rivolgersi al nostro Console di Frosinone signor V. Ercolani.

Esposizioni e turismo.

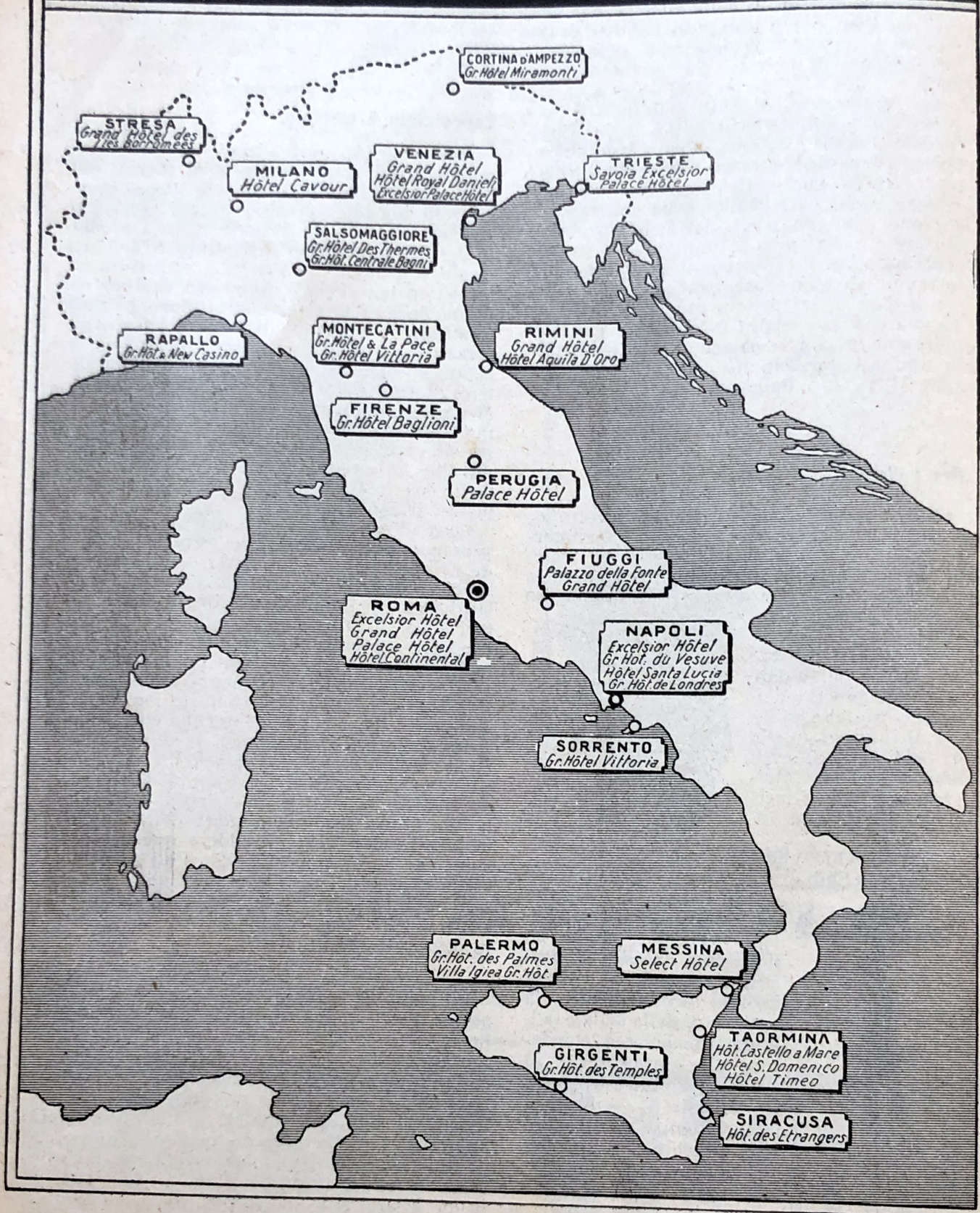
Mai come in questi ultimi anni si è visto nascere così grande numero di esposizioni, di fiere campionarie, di mostre d'ogni genere. Non son più soltanto i grandi centri che si disputano l'onore di concentrare i prodotti dell'industria, dell'agricoltura o dell'arte locale, regionale, nazionale, o addiritura internazionale: anche i centri più modesti vogliono le loro mostre, costituiscono i grossi Comitati ed operano attivamente: se organizzatori ed espositori trovano il loro tornaconto, non siamo noi certo che possiamo dolerci di questa fioritura: tutt'altro! Le esposizioni sono ottimi mezzi per spingere il pubblico, sia pure per affari, al viaggio ed il turismo non può che trarne vantaggio, tanto più che ad esse si collegano spesso ribassi ferroviari molto apprezzabili in questi momenti di aspre tariffe.

Ecco ad esempio annunciata pel settembre prossimo una Esposizione agraria, zootecnica, industriale in Dronero: essa assurgerà senza dubbio a notevole importanza per la larghezza di intendimenti degli organizzatori e per il fatto che la regione è ricca di prodotti agricoli, ha eccellenti pascoli e molto bestiame grosso assai apprezzato. Ma essa servirà anche a far meglio conoscere la Val Maira, molto interessante, e forse potrà spingere i meno pigri a fare una corsa nelle magnifiche valli di Cuneo, così accuratamente descritte nella *Guida del Touring* di «Piemonte, Lombardia e Canton Ticino».

«Belliss. vallata, molto varia», è definita la Val Maira in detta *Guida*: chi visitando la Mostra non vorrà prendere questa occasione per fare almeno una corsa ad Acceglio, ultimo paese della valle a 1220 m.? I colossali impianti idroelettrici della valle, di cui si parla nella *Guida*, sono ora opera compiuta degna di ammirazione.

***

Una Mostra Campionaria si è pure inaugurata nella seconda metà di luglio a Strada in Casentino, la bellissima regione toscana, cantata da Dante e da Milton, che conserva nei più nascosti recessi magnifiche foreste. La Fiera si propone di promuovere e facilitare gli scambi dei prodotti e delle materie prodotte in quella ricca regione; ma chi avrà potuto resistere alla tentazione di escursioni nella regione a Prato Vecchio, a Stia, all'Eremo, alla Verna, a Poppi, ai Camaldoli

I GRANDI ALBERGHI D'ITALIA

ricchi di bellezze di natura, d'arte e di storia?

La comprensione del valore che il turismo rappresenta nell'economia locale ha indotto gli organizzatori della Fiera a istituire con l'appoggio della « Pro Casentino » lo Stand del Forastiero, esponendo in una serie ben coordinata di fotografie e di altre illustrazioni le strade di accesso, le passeggiate in montagna, i monumenti e le curiosità, i costumi locali, i panorami, gli alberghi, in una parola tutto ciò che possa invogliare il turista a visitare quei luoghi e ve lo faccia restare soddisfatto per un periodo di tempo il più lungo possibile.

Alla Mostra hanno partecipato l'Enit (che ebbe ad aiutarla anche materialmente) e il T. C. I.

Venti giorni nell'Umbria a scopo d'istruzione.

Fu nell'estate scorsa che per iniziativa della Commissione Reale, attualmente governatrice dell' Amministrazione della Provincia Umbra, sorsero, primi in Italia, iniziando la loro vita presso la libera e gloriosa Università di Perugia, i *corsi di cultura superiore*. Alla loro attuazione, in un superbo slancio di cooperazione, si trovarono subito uniti il Comune di Perugia, la R. Deputazione Umbra di Storia Patria, la Perugina Accademia di Belle Arti, la Camera di Commercio dell'Umbria, l'Associazione Pro-Umbria.

Così questa coraggiosa e provvida iniziativa fra il plauso degli studiosi d'Italia e di altre Nazioni nel settembre 1921 si concretò in *due corsi di lezioni; l'uno sulla storia ed Arte Francescana,* tenuto da quel chiarissimo cultore di studi francescani che è Mons. Faloci Pulignani di Foligno, l'altro sulle *Antichità Etrusche* tenuto dal prof. comm. Bartolomeo Nogara, il dotto Direttore dei Musei e Gallerie vaticane. I corsi si svolsero dinanzi ad un uditorio sempre numeroso e composto di italiani e stranieri.

Quest'anno il programma è assai più vasto e importante: la prolusione ai corsi sarà detta il giorno 10 di settembre nell'Aula Magna dell'Università da Corrado Ricci che parlerà dell'*Umbria nella storia della Civiltà Italiana*. Dal giorno *11* al giorno *30* settembre si svolgeranno i quattro corsi del programma, con lezioni alternate, nella mattinata e nel pomeriggio, il primo e il secondo corso dall'11 al 20 settembre, il terzo e quarto dal 21 al 30. Così nel ridotto spazio di 20 giorni si compiranno tutti e quattro i corsi composti ciascuno rispettivamente di 10 lezioni.

Ettore Pais, il grande storico di Roma Antica, svolgerà la prima parte del programma parlando delle *Origini e sviluppo del dominio di Roma sull'Etruria, l'Umbria e tutta l'Italia*. Il prof. Pietro Fedele, ordinario di storia moderna nell'Università di Roma dirà del *Tramonto del Papato Medioevale in Perugia: dall'elezione di Celestino V all'elezione di Clemente V*. La terza parte sarà trattata dal prof. Vincenzo De Bartholomeis, ordinario di storia comparata delle letterature neolatine nell' Università Bolognese, il quale parlerà dell'*Umbria e le origini del Teatro Italiano*. Chiuderà il programma dei corsi, svolgendone la quarta parte, il prof. Antonio Muñoz, Sopraintendente ai Monumenti di Roma e docente di Storia dell'Arte in quell'Università, che tratterà dell'*Architettura medioevale nell'Umbria,* chiudendo con una lezione sul Duomo di Orvieto, l'insuperato capolavoro dell'arte pittorica-architettonica italiana, che giustamente è ritenuto il più puro gioiello dell'architettura medioevale.

Durante i corsi si compiranno gite d'istruzione nelle principali città della regione: richiamo questo di grandissimo interesse quando si pensi alle meraviglie che verranno visitate ed alla dottrina degli illustratori di cui si potrà giovarsi.

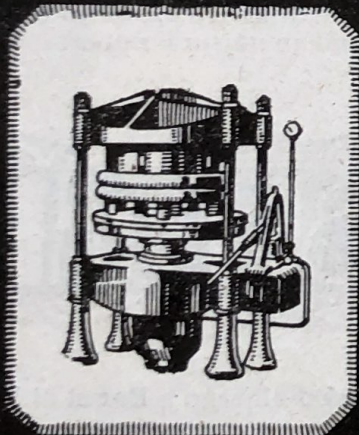
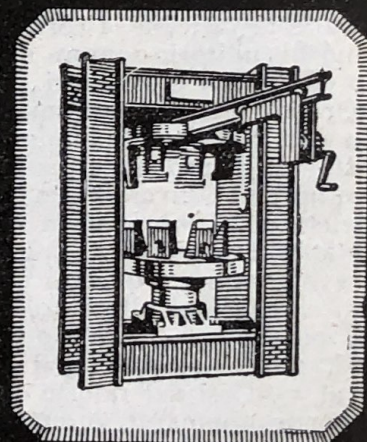
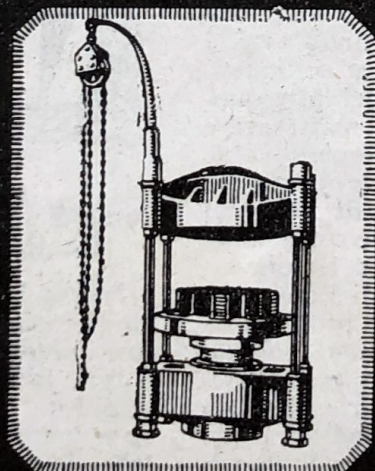
Le iscrizioni ai corsi, cui auguriamo il miglior successo, si ricevono alla Segreteria dell'Università di Perugia.

Difesa sociale.

L'Istituto d'igiene, previdenza e assistenza sociale, fondato e diretto dal prof. Ettore Levi e delle benemerenze del quale già parlammo su questa *Rivista,* ha iniziato ora un'altra vasta opera di propaganda nel campo della assistenza sociale, mediante la pubblicazione di una rivista dal titolo « Difesa sociale » sulla quale si vanno discutendo i vari problemi igienici e sociali, interessanti il popolo nostro.

La rivista, alla quale collaborano personalità del campo medico, dallo studio delle cause delle malattie sociali (veneree, tubercolosi, alcolismo, ecc.) e dalle indagini intorno al loro sviluppo ed ai danni che ne derivano, cerca di condurre a un'organica, efficace azione di prevenzione e di assistenza di tutti quei mali che insidiano in misura importante la vita dell'uomo.

Corso di segretari d'albergo a Bagni di Montecatini.

Presso la Scuola commerciale di Bagni di Montecatini si è anche quest'anno svolto con successo il Corso per Segretari di Albergo. Iniziatosi nel novembre scorso, ebbe la durata di sei mesi ed alla fine di maggio si tennero gli esami alla presenza del dott. Italo Bonardi, consigliere di amministrazione dell'Enit, che ha contribuito largamente a finanziare il corso. Degli undici allievi che

frequentarono la scuola, nove ottennero il diploma e trovarono già utile impiego negli alberghi di Montecatini e di fuori. La maggior parte di essi provenivano dalle varie regioni d'Italia e ciò ha fatto sorgere l'idea di creare l'anno prossimo un pensionato sul tipo degli alberghi scuola, istituzione nuova nel nostro paese. Sono già in corso le pratiche per tale istituzione e si nutre fiducia che possano sortire un buon esito. In tal caso agli insegnamenti già esistenti di tecnica e contabilità d'albergo (impartiti lodevolmente dal sig. Ugo Ciampi), di geografia turistica, di merceologia, di dattilografia e di francese ed inglese, verrebbe aggiunto un corso di cucina. Prima che il corso si chiudesse, gli allievi furono portati a visitare i principali alberghi di Firenze e la cantina della Regia Scuola di Agricoltura di Pescia ed ovunque trovarono le più simpatiche accoglienze e proficui insegnamenti.

Fra gli albergatori che mostrarono particolare interessamento per la buona riuscita del corso e per il collocamento degli allievi vanno segnalati il cav. uff. Luigi Melano, Presidente della Pro Montecatini e il sig. Donato Zucconi, vice presidente della locale Società degli albergatori, la quale ha pure contribuito assieme col Comune al finanziamento del corso.

Per evitare i rumori negli alberghi.

Il modo di eliminare i rumori troppo fastidiosi negli alberghi è studiato con molta cura nel numero del 18 marzo della *Hôtel Review* di New York. Se vi sono infatti dei rumori che dipendono dalla posizione stessa dell'albergo, spesso situato in località di traffico intenso, che non sono eliminabili e che d'altra parte il cliente sa già di dover sopportare in cambio delle comodità offertegli dalla posizione centrale dell'albergo, vi sono però anche rumori, spesso fastidiosissimi, che si possono con miglioramenti tecnici, di costruzione, ecc. rendere meno intensi o del tutto sopprimere.

Si noti intanto che nelle camere con pavimenti a piastrelle o di cemento ed a pareti lisce i rumori risultano più intensi; il coprire il pavimento con tappeti, se giova ad attutire il rumore dei passi, non elimina però quello del chiacchierio degli ospiti delle camere vicine.

Gli esperimenti fatti dimostrarono chiaramente che le ostruzioni (colonne, nicchie, pilastri, ecc.) sono assai utili nelle sale di lettura ad impedire noiose rifrazioni dei suoni. Anche le tappezzerie sospese aiutano molto a togliere quelle ripercussioni di rumori che sono così frequenti nelle camere vuote.

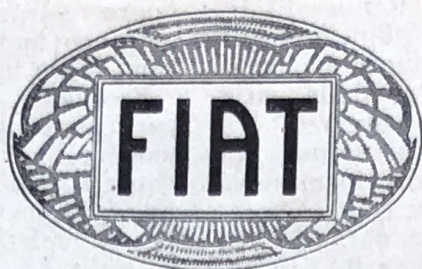
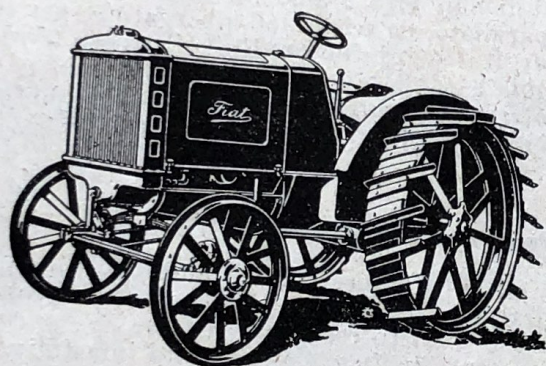
La massima cura deve essere posta per impedire che giungano all'orecchio dei clienti i rumori dovuti alle operazioni di cucina, di pulizia, ecc. il che si potrà fare ponendo ad ogni camera una doppia porta. Più facile riesce la cosa, naturalmente, per gli alberghi di nuova costruzione, ma con una certa cura si potranno molto migliorare anche le costruzioni meno moderne.

Frequenti sono le noie prodotte da quel particolare sibilo o addirittura fischio dei termosifoni dovuto alla rapidità con la quale il vapore passa nei tubi; esso è eliminabile con un adattamento delle proporzioni dei tubi, per il quale il consiglio di un tecnico è necessario. Fastidioso è anche il rumore prodotto dagli ascensori, e tale da impedire il sonno ai viaggiatori che non vi sono abituati; meno frequente quando il motore è a corrente continua può divenire veramente seccante con un motore a corrente alternata. Spesso l'inconveniente è dovuto ai freni, quantunque sembri che si sia ora trovato il mezzo di migliorare notevolmente anche questo particolare di costruzione.

Chiunque abbia un po' di familiarità con la vita di albergo avrà potuto notare come spesso il rumore dell'acqua di scarico dei W. C. possa disturbare il sonno, specialmente quando si ripete con una certa frequenza e per le camere non lontane dai gabinetti. Spesso l'eccessivo fragore è dovuto ad una troppo forte pressione dell'acqua nei tubi, ed in tal caso si potrà facilmente eliminare, giacchè in America sono molto diffusi apparecchi atti a togliere questo inconveniente.

Il viaggiatore insomma arriva all'albergo stanco e conta su una buona notte di sonno ristoratore per continuare poi il suo viaggio od il suo giro d'affari. Nulla dev'essere risparmiato, da parte dell'albergatore, per rendergli il soggiorno gradito e il riposo *comfortable* e perciò anche la cura posta nei particolari come quelli a cui sopra abbiamo accennato, non è da ritenere superflua.

Psicologia alberghiera.

Gli albergatori italiani hanno ripetutamente rivolto al Governo le proprie vive proteste per il numero eccessivo di tasse che gravano sui conti d'albergo e che tanto infastidiscono la clientela italiana e in particolare quella straniera. Effettivamente il conto d'albergo si presenta grandemente complicato per chi lo deve stillare e per chi lo deve pagare, specialmente se questi è uno straniero, abituato normalmente a maggiore semplicità e speditezza, e piuttosto proclive al sospetto e alla diffidenza. Un conto d'albergo, ridotto alla più semplice espressione, quella ad esempio relativa ad una camera occupata per una notte, porta in aggiunta del prezzo della camera, la percentuale per la tassa di lusso, l'addizionale per i mutilati, la tassa turistica e, in parecchi luoghi ormai, anche la tassa di soggiorno: quattro tasse diverse su una sola cifra! Contro questo complicato sistema gli albergatori hanno elevato le loro proteste, e, nella misura del possibile, stanno per essere accontentati. Ma il pubblico che paga e che non distingue troppo per il sottile la quota parte del conto che va al fisco e quel-

Nei giorni 28, 29 e 30 del Maggio scorso si sono svolte in Italia le prove di aratura meccanica sopra un terreno di bonifica a San Donà di Piave. La natura speciale del suolo, formato da uno strato di radici e di piante palustri adagiato sopra un banco poltiglioso di materia vegetale in via di decomposizione, richiedeva alle trattrici nel modo più assoluto di non affondare. Mentre lo strato superficiale, infatti, possiede fino alla profondità di circa 25 centimetri una certa consistenza dovuta all'intreccio delle erbe, nel sottostante le macchine affondano con estrema facilità. Si è perciò resa necessaria l'applicazione di cerchioni di allargamento per diminuire la compressione specifica del terreno, mentre con uno speciale attacco si è dovuto consentire alle trattrici di procedere almeno 25 centimetri distante dal solco aperto.

Gli esperimenti sono riusciti in modo soddisfacentissimo, ed i risultati conseguiti fanno prevedere che la lavorazione meccanica potrà facilmente strappare alla malaria e alla infecondità quelle zone palustri tuttora incolte ed abbandonate.

ALLA

TRATTRICE AGRICOLA **FIAT**

TIPO **702 A**

PRIMA FRA TUTTI I CONCORRENTI

VENIVA DECRETATA LA

GRANDE MEDAGLIA D'ORO

la che è intascata dall'albergatore, osserva che bisognerebbe pure avere il coraggio di abolire le altre numerose aggiunte che contribuiscono a trasformare il conto d'albergo in una tavola di logaritmi, e che non hanno affatto carattere coattivo: sono le aggiunte per il riscaldamento, per l'acqua calda, il contributo alle spese di cucina (per chi mangia fuori), il telefono, poi la percentuale per la mancia, e, se si prendono pasti all'albergo, naturalmente il coperto e così via. In questi ultimi tempi il genio inventivo degli albergatori si è sbizzarrito in mille modi per eludere i calmieri. Non abbiamo ancora sentito dichiarare da un albergatore che questi aumenti disturbino la clientela: anzi, a loro parere, sono graditissimi. Ma come ripetiamo, il pubblico si domanda il perchè dei due pesi e delle due misure: se si deve conglobare, perchè fare eccezione per le aggiunte degli albergatori? E perchè non porre ad esse un limite? Altrimenti non ci stupiremmo di veder elencate in un conto d'albergo tante percentuali o diritti fissi quanti sono quelli corrispondenti all'uso delle lenzuola, dei cuscini (progressiva, naturalmente, secondo il loro numero), delle coperte (con classifica a seconda che siano di cotone, di lana o di seta), del W. C. e così via. Poi percentuale per il pavimento a parquet, pei tappeti, per le salviette, per le bottiglie col bicchiere e con acqua, ecc.

E ci fermiamo perchè non vorremmo proprio che il monito si mutasse in suggerimento!

Dal 10 giugno al 10 luglio.

11 GIUGNO, *Milano.* — L'ultima tappa del Giro ciclistico d'Italia (Torino-Milano) è vinta da Giovanni Brunero, che vince anche il Giro, precedendo in classifica generale Aymo Bartolomeo, Giovanni Enrici, Alfredo Sivocci, Domenico Schierano e altri dieci concorrenti. Enrici si classifica, inoltre, 1º tra gli «juniores» e Schierano 1º tra gli isolati. I km. 3095,5 del Giro son compiuti da Brunero in 119.43'00", alla media di 25,856 orari.

11 GIUGNO, *Firenze.* — La classica prova automobilistica, disputata sulla salita da Pontassieve alla Consuma è vinta, tra le automobili, dal campione d'Italia Giulio Masetti e tra le motociclette da Domenico Rogai. Il primo stabilisce un nuovo «record» in 11' 54" 3/5; il secondo in 13' 10".

11 GIUGNO, *Roma.* — La «finalissima» calcistica tra Pro Vercelli, campione dell'Italia Settentrionale e Fortitudo campione dell'Italia Centro-Meridionale, segna il trionfo dei vercellesi (3-0).

11 GIUGNO, *Gallarate.* — Il circuito motociclistico Valle Ticino è vinto da Malvisi D. (cat. 500 cmc.) e Visioli (cat. 350 cmc.).

11 GIUGNO, *Ginevra.* — Il nuovo «record» assoluto nella salita della Faveille, in automobile, è stabilito dall'italiano G. Foresti su vettura francese.

11 GIUGNO, *Legnano.* — Il IX Giro podistico di Legnano è vinto da Carlo Martinenghi.

15 GIUGNO, *Piacenza.* — Il Circuito ciclistico del Penice è vinto dal milanese Giovanni Trentarossi.

16 GIUGNO, *Milano.* — La commissione incaricata dell'assegnazione del primo Premio Costamagna — premio annuale al maggior titolo sportivo — assegna il premio stesso a Gabriele d'Annunzio, per il suo volo su Vienna.

18 GIUGNO, *Firenze.* — Il III Giro automobilistico del Mugello è vinto dal bolognese Alfieri Maserati, che copre i km. 389,4 d'accidentatissimo percorso in 5.46'7" 1/5, alla media di km. 67,803. Tra le «vetture di serie» il 1º posto è conquistato da Felice Nazzaro, il grande «asso» nazionale ritornato allo sport attivo.

18 GIUGNO, *Milano.* — La più classica prova ciclistica per dilettanti — la XXI Coppa del Re — segna la vittoria del bresciano Luigi Mainetti.

18 GIUGNO, *Bologna.* — Nel «meeting» atletico bolognese due «records» nazionali sono battuti: Contoli salta in lungo m. 6,85 e Nava lancia il martello a m. 37,545.

18 GIUGNO, *Milano.* — Il Premio del Commercio vede la vittoria di un «outride»: Lantorna, che precede all'arrivo Fiorello, favoritissimo.

18 GIUGNO, *Genova.* — La riunione aviatoria s'inizia con la Coppa Principe di Genova, vinta dal pilota Conforti.

18 GIUGNO, *Torino.* — Opessi (cat. 500 cmc.) e Guerra (cat. 350 cmc.) si classificano primi nel Circuito del Pino per motociclette.

18 GIUGNO, *Vercelli.* — Nel *retour-match* della «finalissima» calcistica Pro-Vercelli b. Fortitudo (5-2).

18 GIUGNO, *Cremona.* — I campionati nazionali dilettantistici di scherma si concludono con le vittorie di Belloni (fioretto), Puliti (sciabola) e Basletta (spada).

18 GIUGNO, *Pontremoli.* — Il triplo giro podistico della città è vinto da Carlo Martinenghi.

19 GIUGNO, *Torino.* — Il «raid» aviatorio per la Coppa Baracca è compiuto da 14 concorrenti attraverso le più gravi avversità atmosferiche.

25 GIUGNO, *Copenaghen.* — Nella prima giornata del grande «meeting» atletico internazionale con l'intervento dei più forti campioni di tutta Europa, l'olimpionico marciatore Ugo Frigerio batte il danese «recordman» mondiale Rasmussen e Ambrosini vince i 1500 metri di corsa.

25 GIUGNO, *Torino.* — Viene pubblicata la classifica ufficiale del «raid» aviatorio Baracca. La vittoria è assegnata al capitano Mazzucco.

25 GIUGNO, *Padova.* — Il campionato italiano ciclistico professionisti «juniores» su strada è vinto dal veneto Adriano Zanaga.

25 GIUGNO, *Roma.* — Il campionato nazionale ciclistico dilettanti su strada segna una seconda vittoria del bresciano Mainetti, otto giorni prima vittorioso nella Coppa del Re.

25 GIUGNO, *Trieste.* — Il Concorso Ginnastico Nazionale si conchiude solennemente con la rivista passata dal Principe Ereditario a tutte le squadre intervenute al concorso stesso.

25 GIUGNO, *Torino.* — Il Circuito motociclistico del Sestrières vede vincitori Manetti (cat. 500 cmc.), Rava (cat. 750 cmc.) e Giraudo (cat. 1000 cmc.).

25 GIUGNO, *Parigi.* — Con la tappa Parigi-Le Havre, vinta da Jacquinot, s'inizia il Giro ciclistico di Francia, in 15 tappe, che allinea allo «start» gli italiani Gay, Santhià, Gremo, Bordin.

25 GIUGNO, *Torino.* — Le grandi regate nel Po vedono l'equipaggio della «Caprera» vittorioso nel match Torino-Aix le Bains e quello dell'«Adda» nel match Piemonte-Lombardia.

26 GIUGNO, *Copenaghen.* — Nella seconda giornata del «meeting» atletico Frigerio, Contoli e Ambrosini portano ancora alla vittoria i colori italiani.

28 GIUGNO, *Milano.* — Il campione assoluto italiano di boxe, Erminio Spalla, mette k. o. al 7º «round» il campione assoluto del Belgio, De Paus.

10 LUGLIO, *Milano.* — L'atteso incontro di lotta grecoromana tra il russo Ivan Zaikin e l'italiano Carlo Re, termina con la facile vittoria del primo.

2 LUGLIO, *Londra.* — Il campionato inglese di marcia è vinto dall'italiano Ugo Frigerio, davanti a tutti i più forti specialisti del Regno Unito.

2 LUGLIO, *Padova.* — Il Giro del Veneto — prova classica del campionato ciclistico — registra il ritiro dei *leaders* del campionato stesso: Brunero e Girardengo, e la vittoria di Alfredo Sivocci.

2 LUGLIO, *Busto Arsizio.* — Il «meeting» atletico per i nuovi «records» vede migliorati — ad opera delle squadre dello S. C. Italia di Milano — i tempi delle staffette m. 100×4 (nuovo «record» 44" 4/5)

e m. 400×4 (n. r. 3' 29" 3/5). Vengono, inoltre, stabiliti i «records» femminili sui 60 e 80 m. (8" 3/5) e 11" 2/5) dalla signorina Banzi; sui 250 m. dalla signorina Ferrè (40"); nella staffetta 75×4 dalla squadra della Pro Patria di Busto Arsizio (42").

2 LUGLIO, *Asso*. — Una delle più interessanti corse motociclistiche — il Circuito del Lario e Valassina — s'oltosi su 219 km. d'accidentato percorso sulle strade della Valbrona e della Valassina si conchiude con la vittoria di Vailati (cat. 500 cmc.) e Guerra (cat. 350 cmc.).

2 LUGLIO, *Firenze*. — La VI Coppa d'Oro è vinta dal dilettante ciclista Emido Messeri, senese.

2 LUGLIO, *Milano*. — La squadra dell'U. S. Cremonese vince la prova ciclistica a squadre fra dilettanti Coppa Modigliani.

2 LUGLIO, *Torino*. — La XII Coppa Damiani porta al successo il dilettante ciclista Angelo Gilardi davanti a Schierano Bartolomeo.

2 LUGLIO. — Si iniziano sui vari «grounds» calcistici italiani le partite di qualificazione tra 6 squadre qui appartenenti alla Federazione e 6 della Confederazione per decidere dell'assegnazione dei sei posti nei ruoli di 1ª categoria del campionato 1922-1923.

6 LUGLIO, *Milano*. — Al Velodromo del Sempione, Franco Giorgetti conquista — davanti a tutti i più forti campioni nazionali del pedale — il bracciale Morgagni.

9 LUGLIO, *Parigi*. — La più classica prova ciclistica di velocità su pista — il XXIV Gran Premio di Parigi — segna la vittoria, per la terza volta, dell'australiano Spears davanti all'inglese Bailey e all'italiano Moretti. Quest'ultimo aveva, a sua volta, battuto in semifinale l'australiano.

9 LUGLIO, *Praga*. — Il «meeting» atletico ceco-slovacco dà modo di registrare nuove affermazioni vittoriose dell'atletica italiana: Contoli, Tugnoli, Speroni e Frigerio riescono, infatti, a imporsi nei salti, nei lanci, nella corsa e nella marcia.

9 LUGLIO, *Milano*. — La Milano-Bellinzona, per ciclisti dilettanti e juniores è vinta da Michele Gordini.

9 LUGLIO, *Varese*. — Il I Circuito motociclistico delle Prealpi Varesine si conchiude con la vittoria del luinese Sanvito.

9 LUGLIO. — La Milano-Genova ciclistica è vinta dal viareggino Emilio Pucci.

AVTOMOBILISMO

D. BATTAGLINI MCMXXII. LVIII.

Il regime doganale del Lussemburgo.

Dal 1° maggio 1922 è stata abolita la frontiera doganale tra il Belgio e il Lussemburgo, con l'adozione, da parte di quest'ultimo, del regime doganale belga.

I trittici ed i *carnets de passages en douane* rilasciati per il Belgio sono quindi valevoli anche per il Lussemburgo dove sono regolati dalle stesse norme.

L'automobile su rotaie.

Nell'America del Nord già da qualche tempo fanno regolare servizio su linee tramviarie carrozzoni mossi non più da forza elettrica, ma da motori a benzina. Le società hanno trovato conveniente di abolire, nelle città, le condutture aeree; ma han continuato a valersi delle rotaie.

Un esperimento analogo è stato fatto testè dalle Ferrovie dello Stato Norvegese con alcuni châssis di autocarri trasformati pel trasporto, su rotaie, di viaggiatori e di merci. I risultati, resi di pubblica ragione, sono stati così favorevoli, da indurre molte case costruttrici di automobili a studiare immediatamente codesta nuova applicazione del motore a scoppio. Fra le altre una notissima casa francese avrebbe già stabilito che il prezzo del chilometro-treno per automotrici a benzina può variare da franchi 0.92 a 1,90, secondo la potenza del materiale considerato, mentre il chilometro-treno-vapore costa nelle stesse condizioni da 2 a 5 franchi. Non è detto quale sia il risparmio in confronto della trazione elettrica, ma si sa che questa non è molto più economica di quella a vapore. E il dato surriferito rimane pertanto eloquentissimo.

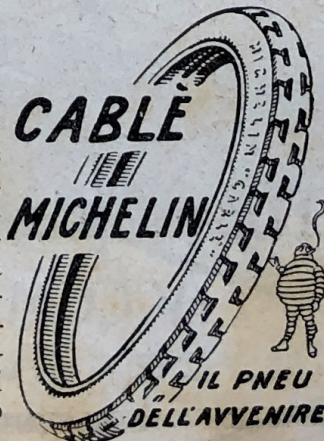
Dati confortanti.

Da una statistica che abbiamo sott'occhio rileviamo che nel Canton Ticino sono complessivamente in circolazione 465 tra automobili ed autocarri.

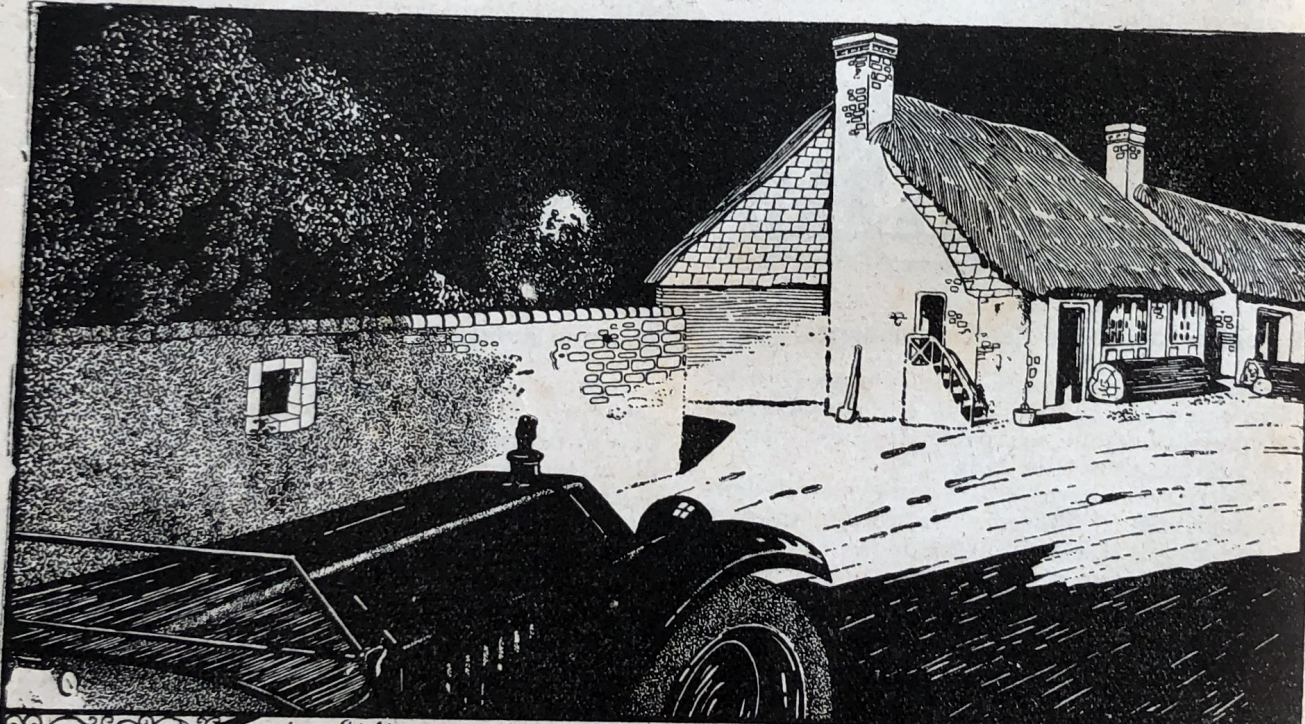
Ben 247 vetture risultano di fabbricazione italiana, 64 di fabbricazione svizzera, 60 tedesca, 43 francese, 40 americane, 11 di Stati minori.

Tiene il primo posto tra le Ditte italiane la Fiat con 143 vetture, seguono la Bianchi con 23, l'Itala con 22, la Lancia con 16, la Scat con 11, l'Isotta Fraschini con 8, la Spa, la Züst e l'Ansaldo con 4 vetture ciascuna, l'Alfa e la Diatto con 3, la Ceirano, la Nazaro e la Rapid con 2.

Missione aviatoria italiana all'Equatore.

È arrivato a Guayaquil l'aviatore Cattaneo con tutto il materiale occorrente per l'impianto di una grande officina per riparazioni di materiale aviatorio. Egli precede i componenti la Missione Aviatoria italiana che si reca all'Equatore in veste puramente civile per organizzare e dirigere la scuola Aviatoria che laggiù è diretta dal nostro connazionale Elia Liut. La Missione porterà all'Equatore apparecchi Scuola Idrovolanti ed apparecchi terrestri di vario tipo e cioè 15 Gabardini,

4 SVA dei quali due monoposti e due biposti, due idrovolanti Macchi 18 e due idrovolanti Savoia.

Una convenzione aerea provvisoria tra la Francia e l'Italia.

Il Sottosegretario francese dell'Aeronautica ha proposto recentemente al Governo Italiano, che ancora non ha firmato la convenzione Aerea Internazionale, una convenzione aerea provvisoria. Questa tenderebbe a permettere agli apparecchi francesi di sorvolare l'Italia diretti in Africa e nell'Oriente. La convenzione verrebbe approvata non appena la Camera italiana avrà approvati i progetti di legge sulla navigazione aerea ed allora il Governo italiano stabilirà un « modus vivendi » che tuteli anche l'industria aeronautica italiana e le compagnie di navigazione aerea civile che non hanno ancora iniziato la loro attività appunto per la mancanza di una legge sulla navigazione aerea in Italia.

L'aviazione civile tedesca.

Dal 5 maggio è libera di svilupparsi. Gli alleati si sono però riservati il controllo delle fabbriche tedesche fino al 5 maggio 1925 affinchè non si fabbrichino apparecchi guerreschi. Intanto però i tedeschi si provvedono opportunamente con fabbriche all'Estero per quanto gli apparecchi da loro usati per l'aviazione civile debbano avere unicamente qualità civili. La prima linea inaugurata dopo il 5 maggio è la Berlino-Königsberg-Mosca che è esercitata con monoplani Fokker metallici costruiti in Olanda. Il 6 maggio è stato compiuto il primo volo felicemente. Interessante il fatto che i componenti della Missione Russa che con Joffe hanno lasciato Genova si sono recati in volo da Berlino a Mosca in un giorno mentre coi mezzi ordinari ne occorrono otto!

L'aviazione nella Russia.

Risulta ormai manifesto che l'aviazione è destinata a subire un grande sviluppo nella Russia per il fatto che le comunicazioni aeree si dimostrano gli unici mezzi di comunicazione che possano essere ristabiliti rapidamente in Russia. I mezzi aerei, inoltre, sono di grande rendimento per la loro rapidità ed anche perchè la Russia può offrire alle Compagnie di navigazione aerea i carburanti a prezzi minimi. Attualmente i tedeschi sono quelli che hanno concluso di più poichè eserciscono già la linea aerea Berlino-Mosca (non si scordi però che il primo tentativo di aerolinee per la Russia fu italiano). Presentemente vi sono a Mosca personalità e tecnici

del mondo aeronautico tedesco intenti a studiare ed organizzare un'ampia rete di officine e di costruzioni aeronautiche. Pertanto, mentre la Germania lavora nel Nord della Russia, l'Italia sembra abbia combinato degli accordi per linee aeree e forniture di apparecchi terrestri ed idrovolanti per la Russia Meridionale ed anche l'Inghilterra attualmente sta facendo pratiche per avere anch'essa la sua parte di esercizi aerei, soprattutto per funzione politica e per vigilare le regioni petrolifere. Naturalmente, più che per scopi commerciali, tutti questi accordi delle varie nazioni hanno un fine politico. Anche la Francia lavora, non direttamente ma attraverso la Compagnia Franco-Rumena e mediante la Polonia, per stabilire due linee che dovrebbero essere messe in esercizio quest'anno. La prima sarebbe la Varsavia-Mosca e la seconda la Bucarest-Caucaso che dovrebbe far capo alle grandi miniere petrolifere russe del Mar Nero. Per questa linea pare però che si voglia accordarsi coll'Italia che intende esercire la Roma-Odessa-Baku, tanto per linea diretta con apparecchi terrestri, quanto per linea aeromarittima attraverso Brindisi-Atene-Costantinopoli.

Linee di navigazione aerea.

Lo sviluppo dei servizi regolari di comunicazione aerea è in continuo, rapido, incremento. Finora le linee di navigazione aerea hanno in Europa uno sviluppo di 15.000 km. così riparti per territorio:

GERMANIA	7650	km. circa
FRANCIA	2400	» »
SPAGNA	1900	» »
SVEZIA	825	» »
OLANDA	750	» »
BELGIO	475	» »
CECOSLOVACCHIA	400	» »
POLONIA	250	» »
INGHILTERRA	250	» »
ITALIA	**zero**	

Venti sono le grandi Compagnie di navigazione aerea sovvenzionate dai vari Governi Esteri, di cui dieci sono francesi, cinque tedesche, due inglesi, una belga, una olandese, una svedese.

Attività aerea in Ispagna.

Il Governo Spagnolo con recentissimi Decreti ha riconosciuto la *Società spagnola di navigazione aerea* come ente giuridico nazionale, e affida ad essa, già concessionaria della linea privata Siviglia-Larache, l'organizzazione dei servizi aerei sui quattro percorsi: Madrid-Irm; Madrid-Valencia de Alcantara; Madrid-Barcellona-Port Bon; Madrid-Siviglia, che rappresentano un collegamento ausiliario della capitale (e cioè del centro della Spagna) con i quattro punti più importanti della periferia della penisola Iberica. Inoltre in tali Decreti son date disposizioni per l'incremento delle relazioni fra la Spagna e la zona marocchina sulla linea Siviglia-Jerez-Tarifa-Tangeri-Larache.

Le tariffe massime da applicarsi sono di 200 pesetas a persona per il percorso d'andata Siviglia-Larache e di 300 pesetas per l'andata e il ritorno. Per le merci in pacchi delle dimensioni di cm. 40×40×60 la tariffa è di 5 pesetas a kg.

Notizie in fascio.

Il nuovo progetto De Vito per i cantieri navali ha suscitato grandi discussioni fra i competenti e gli interessati. Per esso, in sostanza, si costituirà un Consorzio fra i cantieri che dovrà determinare quelli che rimarranno e quelli che dovranno essere liquidati o trasformati. Ai primi, per convenzione col Ministero della Marina, potranno essere accordati contributi nel limite massimo di 1500 lire per tonn. di stazza lorda. Il progetto da una parte va lodato perchè vi si riconosce ufficialmente la necessità di ridurre il numero dei cantieri e degli scali, esageratamente aumentati durante e dopo guerra; ma, d'altra parte, sembra che i nuovi oneri imposti allo Stato raggiungano il risultato non già di risolvere la crisi delle costruzioni navali ma sebbene di perpetuarla.

La crociera della Trinacria e gli esempi esteri. — Si ha notizia che la crociera della *Trinacria* colla fiera navigante è stata rimandata all'aprile 1923. Il *Fairplay* del 20 aprile intanto informa che gli armatori Lapicque di Haïphong ed Hong Kong hanno deciso di utilizzare il loro piroscafo *Hong Kong* appunto come fiera galleggiante. Esso partirà fra breve per una crociera nell'Oceano Indiano toccando Haïphong, Saigon, Singapore, Sabang, Colombo, Maurizio, La Réunion con un campionario completo di prodotti e manufatti indo-cinesi.

La radiotelegrafia e la navigazione. — Il Direttore del Servizio Meteorologico marittimo del *Meteorological Office* di Londra comunica che a cominciare dal giugno 1921 vengono trasmessi alle navi, due volte al giorno, per R.T., dalla stazione di Poldhu i riassunti delle osservazioni ottenute in cinque

stazioni costiere inglesi. Il capitano J. Waterhouse del *S/S Clan Mackay* ha informato l'ufficio che questi messaggi, insieme colle proprie osservazioni, lo hanno messo in grado di ottenere il vantaggio di utilizzare una marea in anticipo della prevista, per entrare nei *docks* a Liverpool risparmiando così delle spese (*so saving expense*). Ricordiamo, a questo proposito, che in Italia la stazione di Pola trasmette avvisi radiotelegrafici riguardanti pericoli per la navigazione e notizie idrografiche importanti.

Il pericolo della navigazione: i ghiacci galleggianti. — È noto che uno dei fenomeni interessanti la navigazione nei mari nordici durante i mesi di maggio e giugno, è quello degli *icebergs*, che si staccano dai grandi campi di ghiaccio polari per scendere verso il sud. Essi sono incontrati normalmente dai piroscafi che fanno la navigazione dall'Italia per il Nord America e viceversa. Appaiono come imponenti montagne di ghiaccio, molte volte in forme strane e mostruose. Il piroscafo *Caserta* della N.G.I. nel suo viaggio ultimo da Montreal a Genova, ha incontrato diversi *icebergs*: uno di questi, fu giudicato lungo oltre 120 metri ed emergeva 30 metri dal pelo dell'acqua.

Il pericolo degli *icebergs* per la navigazione è oggidì di gran lunga diminuito da quando funziona il « Servizio internazionale di vigilanza dei ghiacci e di distruzione dei relitti dell'Atlantico Nord ». Questo servizio fu recentemente posto sotto la direzione del Governo degli Stati Uniti il quale ha dato incarico alle sue stazioni guardacoste di vigilare le regioni dei ghiacci mentre delle navi appositamente adibite sorveglieranno le zone adiacenti ai grandi banchi di Terranova. L'ufficio idrografico di Washington accentrerà ed elaborerà le informazioni facendo le opportune raccomandazioni alle navi, quando lo reputerà necessario, circa lo spostamento delle rotte.

(*p. f.*).

I cataloghi delle mostre d'arte.

Abbiamo sott'occhio due cataloghi recenti, signorilmente editi dalla Casa Editrice Bestetti e Tumminelli, corredati da un buon numero di nitide riproduzioni di quadri: il Catalogo della *Mostra del 600 e 700* riunita in Palazzo Pitti e quello della *XIII Esposizione internazionale d'arte della Città di Venezia*.

Il primo, fatica dell'amico nostro dott. Nello Tarchiani, è un vero modello del ge-

nere: esso interesserà anche coloro che la mostra non avran potuto visitare e prenderà posto — nelle case nostre — fra i dizionari e le enciclopedie; è infatti un vero breviario succoso, preciso, chiaro della pittura del 600 e del 700, poco nota e sulla quale assai opportunamente si volle richiamar l'attenzione degli amatori di cose belle.

L'altro catalago, quello della Biennale, ci suggerisce alcune osservazioni, di cui crediamo possano giovarsi quanti dànno mano alla compilazione dei cataloghi. Esso ci appare, cioè, un semplice elenco di nomi d'artisti e di titoli d'opere (ad eccezione delle mostre retrospettive, a ciascuna delle quali fu premessa nel catalogo una breve notizia dovuta a scrittori d'arte preclari), mentre sarebbe desiderabile che di ciascun artista fosse data qualche indicazione atta a guidare il pubblico dei non competentissimi (ossia l'enorme maggioranza) all'esatta valutazione dell'opera d'arte esposta. Specie per gli artisti stranieri i cenni biografici ed indicativi sembrano indispensabili. Nè si obietti che in un catalogo non si deve far della critica e che ad ogni modo se questa è possibile per artisti di due secoli fa non lo è per quelli a noi contemporanei. Ma non chiediamo della critica: ci basterebbero poche note indicative, di quelle che si trovano nei dizionari d'arte meglio redatti e che valgono a far conoscere la fisionomia d'un artista.

Un profondo studio di *Giorgio Sangiorgi* condotto con rara competenza su **Le stoffe e le vesti tombali di Cangrande I della Scala**, tolte, com'è noto, in una ricognizione del sepolcro il 27 luglio 1921 e depositate nel Museo Civico di Verona, si legge nel *Bollettino di Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1922. Si tratta di 11 tipi tessili, tra i quali emergono una seta paglierina fregiata d'oro con iscrizioni arabe, un velo di taffetà giallastro con doppie righe d'argento (che copriva il volto della salma), un origliere di taffetà verde-chiaro a liste rosa marginate d'argento, un broccato con formelle romboidali, un tessuto bleu-cupo broccato d'oro e un broccato rosso-sanguigno e oro. Non è possibile, in un breve riassunto, seguire il S. nell'analisi delle stoffe; ci limiteremo alle conclusioni intorno alla loro provenienza. Le caratteristiche della tecnica e dei fregi delle stoffe scaligere mostrano due origini: le iscrizioni e le palmette il rapporto col mondo islamitico e i draghi, le anitre e un motivo a reticolo il rapporto col mondo cinese. È ormai tramontata la vecchia tesi che le stoffe del trecento fossero tessute a Palermo; oggi, seguendo il Falke, si ritiene che esse vennero fabbricate in Cina e che le iscrizioni arabe vennero aggiunte a scopo di più facile esportazione. Il S. invece propende a credere che siano state tessute in Mesopotamia o, meglio, in Persia, allora sotto la dominazione mongolica e sotto l'influenza artistica della Cina.

Fu consuetudine degli artisti del Rinascimento introdurre ritratti di contemporanei nelle sacre composizioni e la seguì, com'è noto, il finissimo plastico modenese Guido Mazzoni nella « Pietà » di Monteoliveto a Napoli, nella « Deposizione » in S. Francesco di Busseto ed anche, come rivela un articolo di *Arduino Colasanti* in *Bolletino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1922, nella « Pietà » della chiesa di **S. Maria della Rosa in Ferrara** (cfr. *Liguria, Toscana Settentrionale, Emilia del T.C.I.*, Vol. II, pag. 290). Il C. con opportuni confronti inconografici dimostra che in Giuseppe d'Arimatea è ritratto Ercole I d'Este, in Maria Cleofe Eleonora d'Aragona e in S. Giovanni Acarino d'Este, il leggendario fondatore di Ferrara e della dinastia estense, prendendo a modello un ignoto contemporaneo.

È entrata a far parte della non ancora ordinata Pinacoteca di Castiglion Fiorentino una tavola proveniente dall'Ufficio dell'economato del Convitto Serristori di quel Comune, rappresentante la *Madonna col Bambino in trono* e che, dopo opportuni restauri, si è rivelata per **un'opera ignota** e delle più belle **di Taddeo Guidi** (da articolo di *Alessandro Del Vita* in *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1922).

Tra i quadri donati recentemente dal principe Ruffo di Motta Bagnara allo Stato ed entrati a far parte della Galleria Nazionale di Arte Antica a Roma ve n'è uno magnifico per profondità psicologica e per potenza di chiaroscuro e di colore, che *Emilio Ravaglia* illustra in *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1922, e dimostra **opera di Sebastiano del Piombo,** rappresentante, con molta attendibilità, il musicista francese Fil. Verdelot (m. a Firenze fra 1565 e '67) e il cantore Ubretto (probabilmente il fiammingo Hobrect contrappuntista).

La rivista « *Dedalo* », aprile 1922, pubblica una curiosa fotografia, quella del celeberrimo « **Volto Santo** » **di Lucca,** cioè un Crocifisso ligneo, che è stato ora fotografato per la prima volta spoglio degli indumenti pii (cfr. *Liguria, Toscana Settentrionale, Emilia del T.C.I.*, Vol. II, pag. 381). *L. Dami*, che l'illustra brevemente, lo giudica opera della fine del XII secolo.

TRA I LIBRI

TEGANI U. - *Bengàsi* - con numerose illustrazioni. - Milano 1922; Sonzogno editore.

Premessi due capitoli dedicati ad una breve storia della regione attraverso i secoli ed alle scoperte archeologiche compiute prima e (soprattutto nel territorio di Cirene) dopo la nostra occupazione, il Tegani passa ad esaminare, con la scorta delle statistiche più recenti, il movimento commerciale del porto di Bengàsi; mettendo in rilievo la necessità della creazione di un bacino di ancoraggio per le navi che devono tuttora fermarsi al largo mentre il mare spesso tempestoso ritarda e qualche volta anche impedisce lo sbarco della posta e delle merci.

Tutti i varî aspetti della vita bengasina vengono studiati: un capitolo è dedicato alla *climatologia*, un altro al *problema dell'acqua*; le notizie statistiche vengono accuratamente vagliate senza che la materia ne risulti appesantita: a tempo opportuno, il T. sa anche condurci con lui in una interessantissima esplorazione del corso sotterraneo del Lete che, se non ci dà più il mitico oblio, fornisce però un'ottima acqua e, a chi le cerca, le emozioni delle sue grotte tenebrose. Da ultimo in speciali capitoli è descritto il tenore di vita dei varî elementi della popolazione: l'europeo, l'ebreo, l'arabo, il beduino. Sovrapposizione di civiltà completamente diverse e tante volte ostili l'una all'altra che vivono accanto senza fondersi, ciascuna con le sue particolari concezioni della vita e le abitudini che ne derivano.

Ad una *fusione* avvenire di questi elementi si potrà, secondo l'A., giungere man mano che le nuove generazioni di indigeni impareranno a meglio conoscerci ed apprezzarci. Intanto il bilancio dell'opera nostra in Cirenaica si chiude con un forte attivo per noi: chè la città è stata risanata, ripulita, vi sono sorti quartieri nuovi, ospedali, scuole, strade; la ferrovia corre già — per un buon tratto — a fianco delle vecchie carovaniere.

« Nessun dubbio è in noi — conclude l'A. — che Bengàsi non finisca col trovare la sua via. Il tempo, grande calmiere e riformatore possente, porterà a maturazione il frutto che deve e che può maturare. Se poi il frutto non sarà eccessivamente cospicuo, pazienza. Saggia virtù nostra intanto deve essere quella di non sognarlo nè troppo aureo nè troppo vicino ».

SCARLATTI AMERICO - *... et ab hic et ab hoc* - V volume: Iscrizioni di edifici. Torino, 1922, U.T.E.T., pag. 300, L. 8.

La serie delle curiosità umane, garbatamente raccolte dall'infaticabile autore di « *... et ab hic et ab hoc* », s'è arricchita di un nuovo volume che s'aggiunge ad altri nei quali iscrizioni ed amenità letterarie, opportunamente raggruppate ed illustrate, davano modo allo Scarlatti di intrattenere piacevolmente il pubblico affezionato dei suoi lettori intorno ad argomenti di storia, d'arte, di vita che per solito son rifuggiti perchè sospetti di contenere, in dose più o meno forte, la soporifera essenza del papavero. È proprio questo il più gran merito dello Scarlatti: istruire dilettando; al quale non va disgiunto un benefico incitamento all'osservazione ed al coordinamento di fatti che in apparenza paiono di poco conto e l'un dall'altro indipendenti. Questo quinto volume è per noi turisti il più interessante, giacchè raccoglie, in una cornice di arguzia e di buon senso

davvero gustosa, un nugolo di iscrizioni su edifici: dal palazzo al castello, dalla villa al giardino, dal teatro alla scuola, al tribunale e giù giù fino alle osterie, alle cucine e — perchè no? — ai gabinetti di decenza, ovunque sian fiorite delle iscrizioni, dotte o popolari, spontanee od artificiose, l'attento raccoglitore è giunto, le ha colte, le ha registrate nei suoi taccuini, per pubblicarle poi, scegliendole, raggruppandole, coordinandole, chiosandole, traendone considerazioni morali o argomento di buon umore.

I nostri lettori, se vorranno scorrere il volume dello Scarlatti, potranno poi divenire, oltre che ammiratori, collaboratori (ne ha a centinaia!), comunicandogli altre iscrizioni, altre curiosità, che il raccoglitore non ha registrato e che sono invece a conoscenza del lettore. Così facendo si potrà fermare sulla carta un patrimonio di notizie che non deve certo essere trascurato da chi voglia conoscere appieno il Paese nostro. Di queste verità, del resto, darà una prova, su questa *Rivista*, e speriamo presto, lo stesso Scarlatti che sta preparando per i nostri lettori alcuni articoletti intorno ad iscrizioni turistiche che egli chiama: *proscinemi*. Che cosa sono? Lo saprete fra non molto; per ora accontentatevi dei cinque volumi spassosissimi già editi dallo Scarlatti e di un altro, in preparazione, che ha un titolo non meno sibillino: *Abracadabra*.

GHISLERI A. - *Geografia generale del Globo in relazione con la Geografia economica*. - Torino, 1922 - G. B. Paravia; p. 209, 119 illustrazioni ed atlante di 8 tavole colorate: L. 10.

In questi tempi in cui tutti parlano di problemi di geografia economica (o di espansione, esportazione, trasporti, comunicazioni, il che *dovrebbe* esser la stessa cosa) ben pochi hanno il necessario fondamento, l'indispensabile preparazione di geografia fisica ed antropica che debbono formare il corredo di un economista od uomo politico che non voglia dir più sciocchezze che parole. Ben a proposito dunque il Ghisleri ha pubblicato questo volume che, in forma sobria ma precisa, dà anche all'affrettato lettore (oh quanti son usi imbastirsi una cultura con poche, rapide letture!) una conoscenza esatta dei fenomeni di carattere generale che preparano i fatti economici interessanti l'umanità d'oggi. Così, ad esempio, trattando del clima il lettore viene subito introdotto a considerare i limiti delle zone coltivabili, la distribuzione dei vegetali, l'acclimatazione delle principali piante alimentari o industriali, ecc. Trattando delle formazioni geologiche della terra l'autore induce a considerare le ricchezze del sottosuolo; la geografia fisica dei mari e degli oceani serve a spiegare il valore economico di essi, dalle industrie che alimentano alle influenze che esercitano sull'economia dei popoli. Un volume insomma che nelle scuole dovrebbe essere largamente diffuso (ma, ahimè, nelle scuole non si insegna la geografia!) e che le persone colte dovrebbero consultare se vogliono con serietà discorrere di fenomeni economici e di questioni politiche. La geografia sta alla base ed al centro d'ogni nostra conoscenza: non possiamo davvero trascurarla.

BANDINI C. - *Spoleto* - Collez. « Italia Artistica » - Istituto d'Arti Grafiche, Bergamo, 1922 - L. 20.

La Collezione « Italia Artistica » diretta dal Ricci è giunta con questo all'85° volume. Quanta strada, quale cospicua opera di propaganda hanno compiuto i tenaci promotori di quella veramente preziosa collana di monografie, illustrante le città d'arte e le regioni pittoresche d'Italia! Se pur diversi per valore degli autori o per interesse degli argomenti i volumi di quella collana raggiungono tutti lo scopo precipuo che si prefiggono: di richiamare su determinate località o contrade l'attenzione del pubblico, di fissare le linee caratteristiche della storia e della civiltà di talune fra le più interessanti città d'Italia. Fra queste non certo ottantacinquesima l'« alta Spoleto », che vanta memorie storiche, ricchezze d'arte e bellezze di natura, che possono esserle invidiate da molt'altri centri più noti agli artisti ed ai turisti. Ma come tardi Spoleto si decise a spingere verso il piano le sue case per prender contatto con il mondo, parimenti tardi giunse al gran pubblico, che batte le vie più facili e tradizionali, notizia dei tesori che stan racchiusi sul cocuzzolo di quella grigia balza cui fa da sfondo l'intatta verzura di Monte Luco.

Attorno ad essa è oggi tutta una fioritura di scritti: della bella *Guida di Spoleto* e dello studio del Conte Carlo Bandini su Monte Luco già parlammo con compiacenza; di questa nuova fatica dell'amoroso conservatore delle bellezze spoletine non possiamo che rallegrarci, poichè il volume è di piacevole lettura e davvero invoglia a conoscere quei monumenti e quelle bellezze che l'ornata parola dell'autore (a volte forse troppo ornata) e le nitidissime illustrazioni descrivono e commentano. Il volume è anche notevole dal punto di vista critico, specie là dove si cerca di chiarire il sorgere dell'arte romanica in Spoleto (e nella regione tiberina in genere) e dove si esaminano le attribuzioni al Lippi od ai suoi aiuti degli immortali affreschi dell'abside del Duomo.

SQUINABOL S. - *Geografia fisica e Geologia* - Libro di coltura, di pag. 430, con 324 figure; Livorno, R. Giusti, 1922.

Il prof. Squinabol nella prefazione al suo volume dice che egli desidera dare a tutti gli italiani la possibilità di rispondere all'appello lanciato al principio dello scorso anno, su questa *Rivista*, da L. V. Bertarelli, desideroso di raccogliere gli elementi per quel « grande lavoro » che dovrebbe consistere nella illustrazione di tutti i fenomeni naturali o prodotti del genio e del lavoro umano

che, sparsi ovunque sul nostro territorio, sono da noi stessi assai poco conosciuti. Il proposito dello Squinabol ci sembra non solamente assai gentile e lusinghiero per noi, ma anche sommamente pratico ed opportuno: sovente infatti un fenomeno naturale non è avvertito perchè coloro che l'hanno sotto gli occhi non sono in grado di apprezzarne l'importanza, non conoscendone la genesi, non avendo la possibilità di raffrontarlo ad altri del genere, di studiarlo insomma nella sua intima essenza. Ed il volume dello Squinabol corrisponde benissimo allo scopo: in forma piana, accessibile a tutti ed al tempo stesso rigidamente esatta l'autore dà notizia delle leggi e dei fenomeni fondamentali nel campo della geografia fisica e della geologia. Dalla notizia di carattere generale, non va mai disgiunta la esemplificazione pratica che rende più facile la comprensione del fenomeno e lo fissa, nella mente del lettore, in una forma concreta resa nota direttamente o mediante le illustrazioni che corredano numerose il volume. Ad esso auguriamo, cordialmente, una larga diffusione nell'interesse della cultura italiana ed anche, un po' più egoisticamente, nell'interesse di noi, che andiamo sollecitando collaborazioni nel campo, troppo poco coltivato, dell'illustrazione dei fenomeni naturali.

CARBONERA G. *Pagine di Storia e di vita greca.* Firenze, S. A. Fr. Perrella, 1921; p. 150; L. 5,40.

Il compianto prof. Carbonera ha raccolto alcune versioni — limpidissime — di autori, testi, epigrafi greche che illustrano i vari momenti storici e la vita pubblica e privata dell'antica Ellade.

BACHI RICCARDO - *L'Italia economica nel 1920* - Lapi, Città di Castello e Albrighi e Segati, Milano, Roma, Napoli - 1922.

Il prof. Riccardo Bachi ha pubblicato anche quest'anno il suo Annuario: un grosso volume di 500 pagine, riuscito, come i precedenti, interessantissimo per la ricchezza di notizie, di dati statistici, sulle varie branche dell'attività produttiva italiana. In una introduzione veramente magistrale sono delineati a grandi tratti i caratteri dell'economia italiana e mondiale di quell'anno fortunoso: ad una artificiosa, innaturale ripresa della produzione doveva seguire — come infatti seguì — la crisi profonda e generale nella quale purtroppo il mondo ancora si dibatte. I caratteri della stessa, le sue ripercussioni sull'agricoltura, sulle industrie, sui trasporti, navigazione, ecc. sono chiaramente illustrati dal Bachi, con la competenza e la serietà che gli sono universalmente riconosciute.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

a tutto Marzo 1922.

Soci Benemeriti. (1)

MEDAGLIA D'ORO

Gorizia, Bressan Ing. Carlo; Piacenza, Ambrogio Rag. Paolo; Rovato, Frassine G. B.

MEDAGLIA D'ARGENTO GRANDE

Busseto, Secchi Alberto; Campodarsego, Parrasia Mansueto; Firenze, Domini Attilio; Milano, Artom Ing. Federico; Padula, Sansevero Giuseppe; Pescara, D'Aurelio Melfino; Piacenza, Rocca Guseppe; Ponte Chiasso, Bernabini Giovanni; Stradella, Fogliazza Arturo; Torino, Belletti Antonio; Giacomasso Bosso Giuseppe; Trento, Dalla Pace Enrico.

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA

Acqui, Morbelli G. B.; Aiello Calabro, Cicero Ernesto; Ancona, Radoni Arturo; Basilea, Crivelli Alfonso; Bengasi, Fiale Franco, Lebboroni cap. Carlo; Bologna, Beltati Adolfo, Marenghi Magg. Oreste; Bosco di Corniglio, Ghirardini Quinto; Bronte, Maruzzella Gennarino; Capodistria, Bondi Arturo; Carpi, Malavasi Lamberto; Cervignano, Vracko; Chioggia, Scabbia Rag. Carlo; Felino, Bucci Tarquinio; Fermo, Monti Ernesto; Firenze, Mantelli Padre Giovanni, Vasio Tito, Zuppi Alberto; Foligno, Casciola Remo; Forlì, Gambi Onorato; Fornovo di Taro, Bianchi Egisto; Genova, Terrile Prof. Sac. Filippo; Gorizia, Vidali Aurelio; Grosseto, Mariottini Sante; Lecco, Stoppa Enrico; Legnano, Provasi Antonio; Levico, Avancini Camillo; Ligonchio, Pausini Dott. Luigi; Livorno, Cecchelli Tommaso; Locana, Pilutti Giuseppe; Lomazzo, Molteni Filippo; Londra, Cianciosi Mario; Longarone, Galli Geom. Leo; Loreo, Mancini Carlo Giulio; Lucca, Landucci Camillo; Maddaloni, Vitale Cap. Filippo; Marostica, De Andrea Lorenzo; Marsiglia, Chiesa Felice; Mede Lomellina, Bialetti Carlo; Milano, De Ponti Mario; Montevarchi, Amicucci Filippo; Monza, Glisenti Orazio G., Veronesi Romolo; Napoli, Ferraro Avv. Guido, Landi Cav. Avv. Enzo; Novi, Saltini Eugenio; Oleggio, Gagliardi Aldo; Olivone, Rossi Vittorio; Padova, Pasinato Luigi, Zanchetti Antonio; Palermo, Maggio Francesco, Tripiciano Giuseppe; Paullo di Lodi, Melzi Geom. Attilio; Petralia Sottana, Vigneri Oreste; Pietra Ligure, Rossi Stefano; Pinguente, Chiappetta dott. Attilio; Pola, Alessandrino Carlo; Ponte Tresa, Bella Giovanni; Ponzone, Zerbo Flaminio; Rho, Luzzi Domenico; Roma, Bruni Guido, Danti Gino, Marchesano Giovanni; Romagnano Sesia, Bertinotti Attilio; Sacile, Fioretti Bruno; S. Benedetto del Tronto, Ascolani Dott. Filippo; S. Felice sul Panaro, Silvestri Carlo; S. Miniato, Conti Cav. Alfredo, Conti Leopoldo; S. Maddalena, Lubrona Placido; Sassoferrato, Rossi Salvatore; Scandicci, Mucci Oscar; Sissa, Ferri Sante; Stenico, Ceranelli Mario; Torino, Cabrio Giuseppe, Fabbri Geom. Augusto, Filippi Federico, Goletti Nino, Sasso Carlo; Torre del Greco, Guida Gabriele; *(Continua)*.

Soci Vitalizi.

Italia e Colonie.

Abbazia 1; Abbiategrasso 1; Acqui 1; Adi Caieh 1; Agnone 1; Agordo 2; Alano 1; Alassio 1; Alba 1; Albenga 2; Albettone 1; Albino 1; Alessandria 3; Alfonsine 2; Alghero 1; Ancona 3; Angera 1; Aquila 1; Aquileia 1; Arco 1; Artegna 1; Asiago 1; Asolo 1; Atessa 1; Atri 1; Avigliano Basilicata 1; Badia Polesine 1; Baggio 1; Bagnarola 1; Bagni della Porretta 1; Bagni di Lucca 1; Bagni Montecatini 1; Bari 2; Baruchella 1; Bassano 1; Bellagio 1; Bellaria 1; Belluno 8; Bengasi 1; Bergamo 4; Bertonico 1; Biella 4; Biella Piazzo 1; Bologna 19; Bolzaneto 2; Borgo a Mozzano 1; Borgo Prà 1; Borgo Valsugana 1; Brà 1; Brescia 6; Bussoleno 1; Busto Arsizio 1; Cadelbosco 1; Cadeo 1; Cagli 1; Cagliari 2; Camerano d'Asti 1; Campobello di Licata 1; Campodarsego 1; Canelli 1; Caorso 1; Carate 1; Carcagnano di Vigatto 1; Carpi 2; Carrara 2; Casalpusterlengo 1; Casamicciola 1; Castagnole 1; Castelbolognese 2; Castellammare Adriatico 1; Castellammare di Stabia 2; Castellanza 1; Castelli 1; Castelnuovo Sotto 1; Catania 1; Catanzaro 2; Cavarzere 1; Cento 1; Centurano 1; Cernobbio 1; Cernusco sul Naviglio 1; Certaldo 1; Cesano Maderno 1; Cesena 1; Chiaravalle 1; Chiavari 1; Chieri 1; Cittiglio 1; Cologna Veneta 2; Colornò 1; Comignano 1; Como 3; Conegliano 1; Copparo 1; Corbetta 1; Cordenons 1; Cormòns 1; Cornedo 1; Correzzola 1; Corte Palasio 1; Cossila S. Grato 1; Cotignola 1; Crema 4; Cremona 4; Creto 1; Cuneo 1; Dalmine 1; Desenzano sul Lago 1; Dolo 1; Este 1; Fabbrico 1; Fara 1; Felegara 1; Feltre 1; Fermignano 1; Ferrara 3; Figline Valdarno 1; Firenze 15; Foggia 1; Foligno 1; Fonzaso 1; Forte dei Marmi 1; Gallicano di Garfagnana 1; Genova 37; Giarre 1; Gioia del Colle 1; Goito 1; Gorizia 4; Grignano Polesine 1; Grosseto 2; Grottarossa 1; Guiglia 1; Illasi 1; Intra 1; Ivrea 2; Ligonchio 3; Livorno 6; Lomazzo 4; Lonigò 1; Lucca 1; Lugo 1; Luino 2; Lussimpiccolo 1; Maia Bassa 1; Mantova 2; Marradi 1; Marsa Susa 1; Martinengo 1; Masnago 1; Massa Marittima 1; Melegnano 1; Mercatino Marecchia 1; Mercurago 1; Messina 4; Mezolombardo 1; Miagliano 1; Milano 62; Modena 4; Modigliana 1; Mogadiscio 2; Moncalieri 1; Moncalvo 1; Mondovì Breo 1; Monfalcone 1; Montecorvino Rovella 1; Montefortino 1; Monteponi 1; Monticelli d'Ongina 2; Monza 3; Mortara 1; Mosso S. Maria 1; Napoli 8; Nembro 1; Niguarda 1; Nocera Inferiore 1; Nogara 1; Noicattaro 1; Nola 2; Novi di Modena 1; Novi Ligure 1; Occhieppo Superiore 1; Oderzo 1; Oggebbio 1; Omegna 1; Oneglia 2; Orentano 1; Oristano 1; Orvieto 1; Padova 3; Palazzolo sull'Oglio 3; Palermo 9; Palma Campania 1; Palombina Nuova 1; Parma 4; Pavia 3; Pazzon 1; Pergine 1; Perugia 1; Pesaro 2; Pescara 1; Peschiera sul Garda 1; Piacenza 17; Piane Sesia 1; Piazzola sul Brenta 1; Piedimulera 1; Pieve Emanuele 1; Pieve Ligure 1; Pienza 1; Pignola 1; Pineta di Sortenna 1; Pinguente 1; Pisa 1; Pisogne 1; Pistoia 3; Piteglio 1; Podenzano 1; Poggibonsi 1; Pont Canavese 1; Pontecorvo 1; Ponte dell'Olio 1; Ponte di Brenta 1; Porcari 1; Pordenone 1; Pozzuoli 1; Pradleves 1; Praga 1; Prato Toscana 1; Predazzo 3; Quarna Sotto 1; Quarto dei Mille 1; Quero 1; Quistello 1; Racconigi 1; Ramiseto 1; Ravenna 4; Reggio Emilia 4; Rho 4; Riccione 1; Rimini 1; Rivarolo Ligure 1; Roccabianca 1; Rocca d'Aspide 1; Roma 35; Roncoferraro 1; Rovereto 1; Rovigo 1; Ruffina 1; Sagrado d'Isonzo 1; Salerno 1; Sampierdarena 2; S. Benigno Canavese 1; S. Bernardo 1; S. Biagio 1; S. Giorgio su Legnano 1; S. Giovanni a Teduccio 1; S. Leo 1; S. Miniato 1; S. Piero in Bagno 1; S. Pietro Vernotico 1; S. Quirico 1; San Remo 2; Santa Margherita Ligure 1; Santa Maria Castellabate 1; Santarcangelo di Romagna 1; Santelpidio a Mare 1; S. Onofrio 1; S. Vito 1; Sarnano 1; Sarno 1; Saronno 1; Sassari 2; Sassoferrato 1; Savona 3; Scurelli 1; Seregno 3; Siena 4; Signa 2; Soccavo 1; Sokia 1; Solarolo Rainero 1; Somma Lombardo 1; Sondrio 1; Sora 1; Soresina 1; Sparone 1; Spezia 2; Stimigliano 1; Stradella 2; Suzzara 1; Tagliuno 1; Taranto 1; Tempio Pausania 1; Terni 5; Terranova Pausania 1; Tizzana 1; Toano 1; Tolmino 2; Torino 38; Trapani 1; Trento 5; Treviso 6; Trieste 16; Tripoli 6; Trivero 1; Udine 4; Urbino 1; Valdobbiadene 1; Valera Fratta 1; Valmacca 1; Varano de Melegari 1; Varazze 1; Varese 2; Varmo 1; Vedano al Lambro 1; Velletri 1; Venezia 15; Vercelli 4; Verona 5; Viadana 2; Viareggio 4; Vicchio di Mugello 1; Vicenza 1; Vievola di Tenda 1; Vigevano 1; Viterbo 1; Viù 2.

Repubblica S. Marino 1.

Estero.

EUROPA. — Belgio 1; Francia 6; Inghilterra 2; Jugoslavia 1; Olanda 1; Principato di Monaco 2; Romenia 1; Svizzera (Canton Ticino) 12; altri Cantoni 2.

AFRICA. — Egitto 8.

AMERICA MERIDIONALE. — Argentina 10; Brasile 19; Chile 3; Colombia 1; Uruguay 1.

AMERICA SETTENTRIONALE. — Stati Uniti 11.

ASIA. — Siria 3.

---

(1) A partire dal 1º ottobre 1921 i premi di benemerenza sono stati ripristinati come ante-guerra e cioè:

al Socio presentatore di *una nuova adesione* viene assegnato, una volta tanto, il distintivo a spilla, in similoro e smalto;

al Socio presentatore di *cinque nuove adesioni*, anche in diverse riprese, viene assegnata, una volta tanto, la medaglia di bronzo;

al Socio presentatore di *dieci nuove adesioni*, la medaglia d'argento, e così di seguito, per quattro volte, per ogni dieci nuovi Soci procurati;

al Socio presentatore di *cinquanta nuove adesioni*, la grande medaglia d'argento, pur lasciando al Socio presentatore le quattro medaglie d'argento già precedentemente assegnate per le quattro prime diecine;

al Socio presentatore di *cento nuove adesioni*, la medaglia d'oro, oltre tutte le medaglie d'argento già assegnate.

Soci Quinquennali.

Alano di Piave 1; Alessandria 1; Alessandria d'Egitto 12; Arco 1; Asmara 1; Avezzano 1; Aviano 1; Barga 1; Barletta 2; Baveno 1; Bergamo 1; Besate 1; Biella 3; Bologna 1; Bongor 1; Boretto 1; Borgio Verezzi 1; Bosco Chiesanuova 1; Bournemouth 1; Brescia 2; Buenos Ayres 1; Busto Arsizio 1; Cambridge 1; Caprile 1; Caslano 1; Cerro Maggiore 1; Certosa di Rivarolo Ligure 1; Cheffield 1; Chioggia 1; Cimo 1; Cismon 1; Clacton-On-Sea 1; Como 1; Cordoba 1; Crema 4; Cremona 2; Cristiania 2; Damasco 1; Dogliani 1; East Sidney 1; Edimburgh 1; Fano 1; Feltre 2; Ferrara 1; Firenze 2; Fort William Ont 1; Gattico 1; Genova 7; Godalming 1; Intra 2; Keswick 1; Latera 1; Leeds 2; Lima 1; Livorno 1; Londra 5; Longarone 2; Lucca 2; Lugano 1; Macherio 1; Manchester 1; Meda 1; Merate Brianza 1; Messina 1; Milano 27; Monaco 1; Montebelluna 1; Monza 9; Munchen 1; Napoli 2; Nizza 1; Nottingham 1; Ortica 1; Padova 4; Palermo 1; Parigi 1; Parma 1; Paullo Lodigiano 1; Pavia 1; Peracicoha 1; Perugia 2; Pietrasanta 1; Poitiers 1; Portorose 1; Premia 1; Reggio Calabria 1; Reggio Emilia 2; Roma 4; Ronchis di Latisana 1; Russo-Valonsernone 1; Samarate 1; S Rafael 1; Sanremo 1; Saronno 1; Savona 1; Seattle Washington 1; Sestola 1; Sestri Ponente 1; Sormano 1; Sovramonte 1; Spirano 2; Spresiano 1; Tanta 1; Terranova di Sicilia 1; Torino 10; Torre Maggiore 1; Tortona 1; Trapani 1; Treviso 2; Trieste 3; Trujillo 1; Tufara 1; Udine 1; Varese 1; Venezia 1; Vercelli 1; Vergato 1; Verona 2; Villorba 2; Vittorio Veneto 1; Witley Surrey 1.

Soci annuali iscritti nei mesi di febbraio e marzo.

ALESSANDRIA 42; Acqui 14; Asti 10; Bistagno 4; Boscomarengo 1; Canelli 5; Cantalupo 1; Capriata d'Orba 1; Casale Monferrato 9; Cassano Spinola 3; Castagnole Monferrato 1; Castel Boglione 1; Castelletto d'Orba 1; Castelnuovo Belbo 4; Castelnuovo d'Asti 1; Castelnuovo Scrivia 1; Cerrina Monferrato 1; Incisa Belbo 1; Lerma 1; Melazzo 1; Moncalvo 1; Montacuto 1; Nizza Monferrato 4; Novi Ligure 7; Ovada 6; Panaro 1; Penango Monferrato 1; Piover 1; Ricaldone 1; Rossignano Monferrato 1; Sale 2; San Damiano d'Asti 1; Serravalle Scrivia 1; Sessant 1; Solero 1; Spigno Monferrato 1; Stazzano 1; Strevi 1; Tortona 8; Valfenera di Asti 1; Viarigi 1; Vignole Borbera 1; Visone 1.

ANCONA 34; Cabernardi 1; Castelleone di Susa 1; Chiaravalle 2; Cupra Montana 3; Fabriano 2; Falconara Marittima 3; Jesi 4; Loreto 1; Montecarotto 1; Monterosso 1; Mozzo d'Alba 2; Osimo 3; Ostra 2; Sassoferrato 10; Senigallia 29; Torrette 1.

AQUILA 13; Accumuli 1; Alfedena 1; Anversa 3; Avezzano 7; Bussi Officine 1; Calascio 2; Castel del Monte 1; Castel di Sangro 1; Castel Sant'Angelo 1; Fagnano 1; Pontecchio 2; Goriano Sicoli 1; Magliano dei Marsi 2; Pescasseroli 2; Roccavivi 1; Sant'Ilario Sangro 1; Tagliacozzo 1; Trasacco 1.

AREZZO 16; Antria 1; Badia Prataglia 1; Camucia 1; Cortona 2; Foiano della Chiana 1; Lippiano 1; Montevarchi 7; Pergine 1; Pieve San Stefano 2; Porrena 1; Renacci 1; Rigutino 1; San Giovanni Valdarno 2; Sansepolcro 2; Soci 1; Stia 1; Terranova Bracciolini 1.

ASCOLI PICENO 18; Amandola 1; Carassai 1; Castignano 1; Cupra Marittima 6; Fermo 4; Grottamare 1; Monsampietro Morico 2; Montefalcone 1; Montottone 1; Offida 2; Porto d'Ascoli 1; Ripatransone 1; San Benedetto del Tronto 11; San Vittore in Matesano 6; Servigliano 1.

AVELLINO. — Altavilla Irpina 1; Ariano di Puglia 5; Flumeri 1; Manocalzati 1; Mirabello Ercolano 1; Moschiano 1; Mugnano del Cardinale 1; Prato Principato Ultra 1; Vallata 2;

BARI 29; Andria 3; Bisceglie 1; Bitetto 1; Bitonto 3; Bitrito 1; Carbonara 2; Castellana 1; Gioia del Colle 4; Giovinazzo 7; Mola di Bari 1; Molfetta 1; Noci 1; Colignano a Mare 2; Ruvo di Puglia 2; Spinazzola 2.

BELLUNO 31; Agordo 2; Auronzo 3; Cadola 2; Calalzo 1; Cavarzano

1; Cibiana 1; Codissago 1; Domegge Cadore 2; Feltre 3; Fener 1; Fonzaso 2; Forni di Canale 2; Longarone 9; Lorenzago 1; Meano 1; Pieve di Cadore 5; Ponte Serra 1; San Pietro di Cadore 1; San Stefano di Cadore 2; Santa Giustina 1; Selva Bellunese 1; Seren 1; Tai di Cadore 1; Richiana 1; Valle di Cadore 1; Villa Bruna 1.

BENEVENTO 3; Montesarchio 1.

BERGAMO 21; Alzano 1; Averara 2; Bordogna 1; Calcio 1; Calvenzano 1; Capriate d'Adda 1; Caravaggio 1; Carona 1; Casazza di Mologno 1; Cazzaniga 1; Colognola al Piano 1; Cortenuova 1; Covo 1; Dezzo 1; Gandino 3; Gorno 1; Groppino 1; Lenna 2; Lovere 2; Mapello 1; Mazzoleni 1; Morengo 1; Mozzo 1; Olda 1; Oltre il Colle 1; Poscante 1; Presezzo 1; Redona 1; Romano Lombardo 1; San Pellegrino 4; Sarnico 1; Seriate 1; Treviglio 1; Valtesse 1; Vertova 2; Vigolo 1; Villa d'Adda 1; Vilminore 1; Zogno 1.

BOLOGNA 107; Argelato 1; Bagni della Porretta 1; Bentivoglio 1; Budrio 6; Casalecchio 1; Casalfiumanese 4; Castel d'Aiano 1; Castelfranco Emilia 20; Castel San Pietro 1; Castenaso 5; Castiglione de' Pepoli 1; Dozza 1; Imola 4; Marzabotto 4; Medicina 1; Mezzolara 1; Molinella 2; Persiceto 4; Riolo 1; San Benedetto 1; Sant'Agata Bolognese 1; Vergato 7; Villa Fontana 1; Zola Predosa 1.

BRESCIA 23; Annunciata 1; Bagnolo Mella 12; Bagolino 1; Botticino Sera 1; Bovegno 1; Capo di Ponte 1; Castenedolo 1; Ciliverghe 1; Cogno 1; Erbusco 1; Esine 3; Gambara 1; Gardone Riviera 1; Gardone Val Trompia 1; Gargnano 1; Ghedi 2; Livemmo 1; Maderno 2; Montichiari 2; Nave 1; Ono San Pietro 1; Orzinuovi 8; Pancarale 1; Pisogne 1; Pontevico 2; Puegnago 1; Rovato 2; Torbole sul Garda 2; Toscolano 1; Tremosine 1; Verolanuova 1; Vestone 4; Villa Cogozzo 1.

CAGLIARI 48; Ales 6; Carloforte 1; Calasetta 4; Guspini 2; Iglesias 2; Lanusei 1; Macomer 39; Ortueri 1; Pabillons 1; Paulilatino 3; Pula 1; Sanatzai 1; Sanluri 1; San Sperate 1; Sestu 1; Soddi 1; Stampace 6; Villa Cidro 1.

CALTANISSETTA 6; Castrogiovanni 1; Niscemi 5; Pietraperzia 4; San Cataldo 1; San Pietro di Calascibetta 1; Serradifalco 1; Villa Rosa Scalo 1.

CAMPOBASSO 4; Baranello 1; Capracotta 1; Carovilli 1; Castelpetroso 1; Civitanova del Sannio 1; Filignano 1; Gambatesa 1; Guglionesi 1; Isernia 3; Montelongo 1; Montefalcone del Sannio 1; Montorio nei Frentani 1; Riccia 1; Ripabottoni 1; Rotello 2; Sant'Angelo Limosano 1; Toro 1; Venafro 2.

CASERTA 13; Aversa 2; Caianello 1; Capua 7; Cassino 3; Castelliri 2; Castrocelo 3; Faibano 1; Fondi 5; Formia 2; Gaeta 2; Isola Liri Superiore 1; Lusciano 1; Maddaloni 5; Marcianise 1; Marigliano 2; Pontecorvo 2; Ponza 1; Recale 2; Santa Maria Capua Vetere 6. S. Elia Fiume Rapido 3; Sessa Aurunca 6; Sora 3; Valogno 1.

CATANIA 47; Acicatena 7; Acireale 16; Adernò 2; Agira 3; Bronte 10; Fiumefreddo 2; Leonforte 1; Linguaglossa 2; Marcali 1; Misterbianco 2; Nicosia 1; Paternò 1; Piedimonte Etneo 1; Pozzillo 1; Ragusa 1; Riposto 2; Trecastagni 2.

CATANZARO 30; Amato 1; Badolato 1; Chiaravalle Centrale 1; Cotrone 2; Girifalco 5; Gizzeria 1; Nicastro 3; Pizzo Calabro 2; Rocca di Neto 1; Sersale 1; Tiriolo 1; Tropea 1.

CHIETI 40; Bomba 9; Canosa Sannita 1; Caramanico 1; Casa Candiтella 1; Castel Frentano 4; Guardiagrele 4; Lanciano 1; Ortona a Mare 4; Palena 1; Pescara 18; Piano d'Orte 1; Pollutri 3; Schiavi d'Abruzzo 2; Vasto 5; Villamagna 2.

COMO 14; Appiano 2; Arcisate 1; Asso 2; Bardello 1; Bedero Valcuvia 2; Besano 3; Besozzo 1; Bisuschio 1; Bizzarone 1; Bizzozzero 1; Caglio 2; Cagno 1; Cantù 2; Canzo 1; Caravate 1; Carnago 1; Caronno Ghiringhello 1; Carugo 1; Casatenuovo 1; Cassina Mariaga 1; Castel lo Val Solda 1; Cavallasca 1; Cavona 1; Cremenaga 1; Cuvio 3; Erba Incino 10; Gaggino 2; Gavirate 1; Graglio 1; Gravedona 1; Guanzate 1; Incino 3; Induno Olona 1; Introbio 1; Ispra 1; Laveno 1; Lecco 17; Lezzeno 1; Lonate Ceppino 1; Luino 7; Lurago 1; Lurate 1; Mandello Lario 1; Mariano Comense 4; Maggianico 1; Maslianico 4; Masnago 2; Merate 1; Moltrasio 1; Mombello 5; Monte Olimpino 1; Monticello 1; Morazzone 1; Nibionno 1; Oggiono 2; Osnago 2; Paderno d'Adda 2; Ponte Chiasso 2; Ponte Tresa 3; Porlezza 1; Porto Ceresio 3; Porto Valtravaglia 2; Prabello 1; Pusiano 1; Rancio Valcuvia 1; Rebbio 3; Rovellasca 1; San Fedele d'Intelvi 1; Sangiano 1; San Pietro Sovera 1; Sant'Ambrogio Olona 4; Solbiate Comasco 1; Sormano 1; Tavordo 1; Torno 1; Tradate 2; Trevano 1; Uggiate 1; Valbrona 1; Varese 11; Varenna 1; Vedano Olona 1; Vendrogno 3; Viconago 1.

COSENZA 5; Acquaformosa 1; Aiello Calabro 5; Ajetà 1; Cassano Jonio 2; Castrovillari 4; Civita 1; Corigliano 1; Fagnano Castello 2; Francavilla 3; Montaldo Uffugo 2; Papasidero 1; Rocca Imperiale 1; San Giovanni in Fiore 1; San Pietro in Amantea 1; Saracena 2; Scalea 1; Sibari 1.

CREMONA 19; Capergnanica 1, Casal Maggiore 2; Crema 11; Crotta d'Adda 1; Cumignano 1; Dovera 1; Gradella 1; Grumello 1; Gussola 1; Pandino 1; Pessina 1; Pizzighettone 6; Rivarolo del Re 2; Romprezzagno 1; San Salvatore 1; Solarolo Rainerio 2; Soresina 4; Trigolo 11.

CUNEO 12; Alba 1; Bagnasco 1; Bagnolo Piemonte 1; Barge 3; Beinette 2; Boves 2; Bra 5; Bricco di Neive 1; Canale d'Alba 1; Caraglio 12; Cavaller Maggiore 4; Ceva 12; Cherasco 1; Chiusa Pesio 2; Cornegliano d'Alba 1; Cortemilia 2; Demonte 3; Dronero 2; Frabosa Sottana 1; Garessio 1; Genola 1; Mondovì 7; Monticello d'Alba 1; Monastero Vasco 5; Moretta 1; Morozzo 2; Racconigi 3; Saluzzo 5; San Peyre 1; San Dalmazzo di Tenda 14; San Damiano Macra 3; San Front 1; Scarnafigi 2; Spinetta 2; Tenda 6; Vernante 1; Viola 2

FERRARA 21; Argenta 17; Berra 2; Bondeno 1; Cento 4; Codigoro 7; Comacchio 6; Consandolo 2; Copparo 7; Formignana 1; Guarda Ferrarese 1; Jolanda di Savoia 2; Longastrino 1; Massenzatica 4; Mezzogoro 4; Poggio Renatico 4; Pontelagoscuro 12; Saletta 1; San Biagio d'Argenta 1; Sant'Agostino 1.

FIRENZE 225; Bagno a Ripoli 3; Battiloro 1; Borgo San Lorenzo 4; Brozzi 2; Campi Bisenzio 1; Casalguidi 1; Castel Fiorentino 2; Castrocaro 3; Certaldo 2; Cutigliano 2; Empoli 2; Fiesole 4; Firenzuola 1; Forte Santa Barbara 1; Fucecchio 1; Galeata 2; Galluzzo 3, Greve in Chianti 4; Incisa 1; Lastra a Signa 2; Marradi 1; Mercatale 1; Molin del Piano 1; Monte Lupo 2; Montespertoli 1; Montopoli 1; Mugello 2; Pievano a Campoli 1; Pistoia 8; Pizzi di Monte Prato 1; Poggio a Caiano 1; Pontassieve 2; Ponte a Cappiano 1; Ponte a Ema 1; Popiglio 1; Prato 13; Rifredi 2; Rocca San Casciano 2; Rovezzano 1; San Godenzo 1; San Mauro a Signa 1; San Miniato 13; Sesto Fiorentino 6; Settignano 2; Signa 1; Terra del Sole 4; Tosi 1; Vicchio 1.

FOGGIA 4; Celenza Val Fortore 1; Cerignola 1; Lucera 4; Monte Sant'Angelo 7; Ortanova 4; Rodi Garganico 3; San Ferdinando di Puglia 1; San Nicandro Garganico 2; Sansevero 2; Torremaggiore 2; Trinitapoli 4; Troia 2.

FORLI 17; Bellaria 1; Cattolica 7; Cesena 4; Cesenatico 2; Civitella di Romagna 1; Forlimpopoli 3; Montottone 1; Morciano 1; Riccione 1; Rimini 9; Ronco 1; San Giovanni in Marignano 1; San Mauro Romagna 1; Santa Cristina 1; Sant'Arcangelo 2; Savignano di Romagna 7; Secchiano Marecchia 1.

GENOVA 187; Alassio 2; Albenga 1; Albissola 1; Altare 2; Apparizione 1; Arenzano 1; Bolzaneto 2; Borzonasca 1; Cairo Montenotte 1; Camogli 1; Capraia 1; Carcare 1; Castelnuovo Magra 1; Certosa Ligure 1; Chiavari 6; Cogoleto 2; Corniglia no Ligure 2; Ferragna 3; Fornaci 1; Giogo Ligure 1; Giuncarico 1; Lavagna 1; Legino 1; Marola 1; Masone 1; Moneglia 2; Morigallo 1; Nasino 2; Nervi 2; Pedemonte 1; Pegli 1; Pietra Ligure 4; Pitegli 1; Pontedecimo 1; Porto Ercole 1; Prato Sopra la Croce 2; Quarto dei Mille 2; Rapallo 1; Recco 1; Ricco del Golfo 1; Riomaggiore 2; Rivarolo Ligure 11; Ronco Scrivia 1; Ruta 1; Sampierdarena 30; San Quirico 1; Santa Margherita Ligure 1; Sarzana 8; Sassello 1; Savona 33; Sesto Godano 1; Sestri Ponente 7; Sori 1; Spezia 28; Struppa 1; Vado Ligure 6; Valleregia 1; Varazze 3; Voltri 3.

GIRGENTI 16; Canicattì 1; Favara 1; Licata 4; Lucca Sicula 1; Naro 2; Ribera 1; Sambuca Zabut 1; Sciacca 13.

GROSSETO 3; Alberese 1; Castellazara 2; Castiglione della Pescaia 1; Follonica 1; Manciano 1; Monte Laterone 1; Montioni 1; Orbetello 3; Pitigliano 3; Roccastrada 1; Sorano 4; Tatti 1.

LECCE 13; Alessano 3; Alezio 2; Brindisi 5; Francavilla Fontana 5; Galatone 6; Gallipoli 12; Ginosa 1; Latiano 1; Maglie 3; Minervino Murge 1; Mottola 1; Nardò 1; Paravita 1; Presicce 1; Ruffano 9; San Cesario 1; San Pietro Vernotico 1; Scorrano 1; Squinzano 2; Taranto 20; Trepuzzi 1; Ugento 2.

LIVORNO 44.

LUCCA 9; Altopascio 1; Bagni di Lucca 11; Bagni Montecatini 6; Barga 21; Borgo a Mozzano 1; Camaiore 2; Capannori 1; Chifenti 2; Chivizzano 1; Fornaci di Barga 1; Fornoli 1; Mologno 1; Monsummano 1; Montecarlo 7; Pescia 2; Pietrasanta 3; Pieve a Nievole 1; Ponte All'Ania 1; Ponte Moriano 1; Riolo dei Bagni 1; San Concordio Contrada 1; Spianate 1; Val di

Nievole 1; Vallecchia 1; Viareggio 12.

MACERATA 8; Caldarola 1; Camerino 6; Castel Raimondo 2; Cingoli 1; Matelica 2; Montefano 1; Pausula 2; Petriolo 6; Pioraco 2; Portocivitanova 4; Porto Potenza Picena 3; Porto Recanati 6; Sanseverino Marche 5; Tolentino 2; Trea 1; Urbisaglia 1.

MANTOVA 25; Bondeno 1; Borgoforte 3; Campiello 2; Carbonara Po 1; Casteldario 2; Castiglione Stiviere 2; Cizzolo 1; Gonzaga 2; Grazie 1; Guidizzolo 1; Magnacavallo 2; Marmirolo 2; Medole 3; Moglia 2; Monzambano 1; Ostiglia 2; Pomponesco 1; Porto Mantovano 3; Quistello 3; Revere 2; Roverbella 1; Sabbioneta 1; Sermide 8; Schivenoglia 1; Sustinente 1; Suzzara 1; Viadana 5; Villa Poma 2; Villastrada 1; Villimpenta 1.

MASSA E CARRARA; Aulla 1; Careggine 1; Carrara 8; Castelnuovo Garfagnana 5; Collo di Fivizzano 1; Fivizzano 2; Gassano 5; Groppoli 4; Magnano 1; Montignoso 1; Piazza al Serchio 1; Pieve Fosciana 4; Pontremoli 2.

MESSINA 32; Barcellona 1; Castroreale Bagni 1; Francavilla Sicilia 1; Furci Siculo 1; Giardini 1; Mazzara Sant'Andrea 1; Militello Rosmarini 1; Mistretta 1; Novara di Sicilia 1; Patti 4; Raccuia 1; San Filippo del Mela 1; Sant'Agata Militello 1; Sant'Angelo Brolo 1; Sinagra 1; Taormina 8.

MILANO 171; Affori 1; Arconate 1; Arsago 1; Beldosso Aliate 1; Bernareggio 1; Besana 1; Biasco 2; Bollate 1; Bovisa 1; Bovisio 1; Bruzzano 1; Busto Arsizio 13; Canobio di Mediglia 1; Canova 1; Carate Brianza 3; Carpiano 1; Casalpusterlengo 11; Casaletto Lodigiano 1; Cascina de' Pecchi 1; Cascinetta Croce 1; Castano Primo 5; Castellanza 3; Castelletto 1; Cedrate 1; Cerro Maggiore 1; Codogno 5; Corbetta 1; Cornovecchio 1; Corte Palasio 1; Cusano Milanino 2; Pergano 3; Desio 2; Gaggiano 1; Gallarate 6; Giussano 1; Golasecca 1; Gorla Precotto 4; Greco 1; Lainate 1; Lambrate 1; Legnano 6; Lentate 1; Limbiate 1; Lissone 1; Locate Triulzi 1; Lodi 1; Macherio 1; Magenta 1; Mediglia 3; Melegnano 2; Melzo 4; Merlino 1; Monza 37; Musocco 4; Nerviano 2; Niguarda 1; Oggiono 1; Oreno 1; Origgio 1; Ospedaletto 1; Paderno Dugnano 3; Palazzolo 1; Parabiago 2; Paullo Lodigiano 23; Ponte Albiate 1; Rho 3; San Colombano al Lambro 1; San Donato Milanese 1; Sant'Angelo Lodigiano 1; Sant'Antonino Ticino 1; Saronno 7; Senna Lodigiana 5; Seregno 7; Sesto Calende 1; Sesto S. Giovanni 6, Seveso 1; Somma Lombarda 3; Soviço 1; Trezzano sul Naviglio 2; Tribiano 1; Trucazzano 1; Turbigo 1; Vanzago 1; Vaprio d'Adda 2; Verano Brianza 1; Vernate 1; Villa Raverio 1; Vimercate 2; Zelobuonpersico 2; Zibido S. Giacomo 1; Zorlesco 1.

MODENA 12; Bastiglia 5; Bomporto 1; Campogalliano 1; Carpi 7; Cavezzo 1; Fanano 1; Finale Emilia 8; Maranello 1; Massa Finalese 1; Medolla 7; Mirandola 8; Montese 1; Novi 3; Pavullo 6; Pian-de-la-Goti 1; Pieve Pelago 1; Ravarino 2; San Cesario 1; San Felice sul Panaro 10; Sassuolo 2; Sestola 2; Solara 1; Spilimberto 2; Vignola 2; Villafranca 5; Volta Mantovana 1.

NAPOLI 112; Afragola 1; Anacapri 3; Boscotrecase 1; Capodichino 1; Capri 2; Casamicciola 1; Casandrino 1; Castellammare di Stabia 4; Fusaro 1; Marano 1; Ponticelli 1; Portici 6; Posilippo 1; Pozzuoli 8; Procida 1; Quagliano 1; San Giovanni a Teduccio 2; Sant'Anastasio 1; Sant'Agnello 2; Secondigliano 3; Torre Annunziata 3; Torre del Greco 6; Ventotene 1; Villa Ricca 2.

NOVARA 16; Andorno 1; Arona 1; Bannio 2; Baveno 1; Biella 13; Bioglio 1; Borgomanero 1; Borgosesia 1; Bovagliano 1; Brusnengo 2; Cambursano 1; Cameri 7; Cannobbio 2; Caresana 1; Carpignano 1; Casalvolone 1; Castelletto Ticino 1; Castelletto Villa 1; Celio 1; Chiavazza 2; Cimamulera 1; Cossato 2; Cossila San Grato 2; Cravegna 1; Crescentino 10; Crusinallo 1; Docciasesia 1; Domodossola 11; Donato 1; Fara Novarese 1; Flecchia 1; Fomarco 1; Fondovalle 1; Fontanetto d'Agogna 1; Fontanetto Po 1; Gaglianico 1; Gagliate 3; Ghemme 4; Gozzano 1; Intra 6; Luzzogno 1; Macugnaga 1; Magliano 3; Masserano 1; Mongrando 1; Muzzano Biellese 2; Olcenengo 1; Oleggio 6; Omegna 4; Ornavasso 9; Orona 1; Pallanza 2; Pianceri 1; Piedimulera 1; Ponzanetto 1; Ponzone 5, Portula 2; Premia 1; Romagnano Sesia 2; Ronco 2; Saluggia 4; San Carlo Ossola 1; Sandigliano 3; San Germano Vercellese 1; Santa Ma-

Gustavo Modiano & C. - Milano.

PREZZO L. 1.80